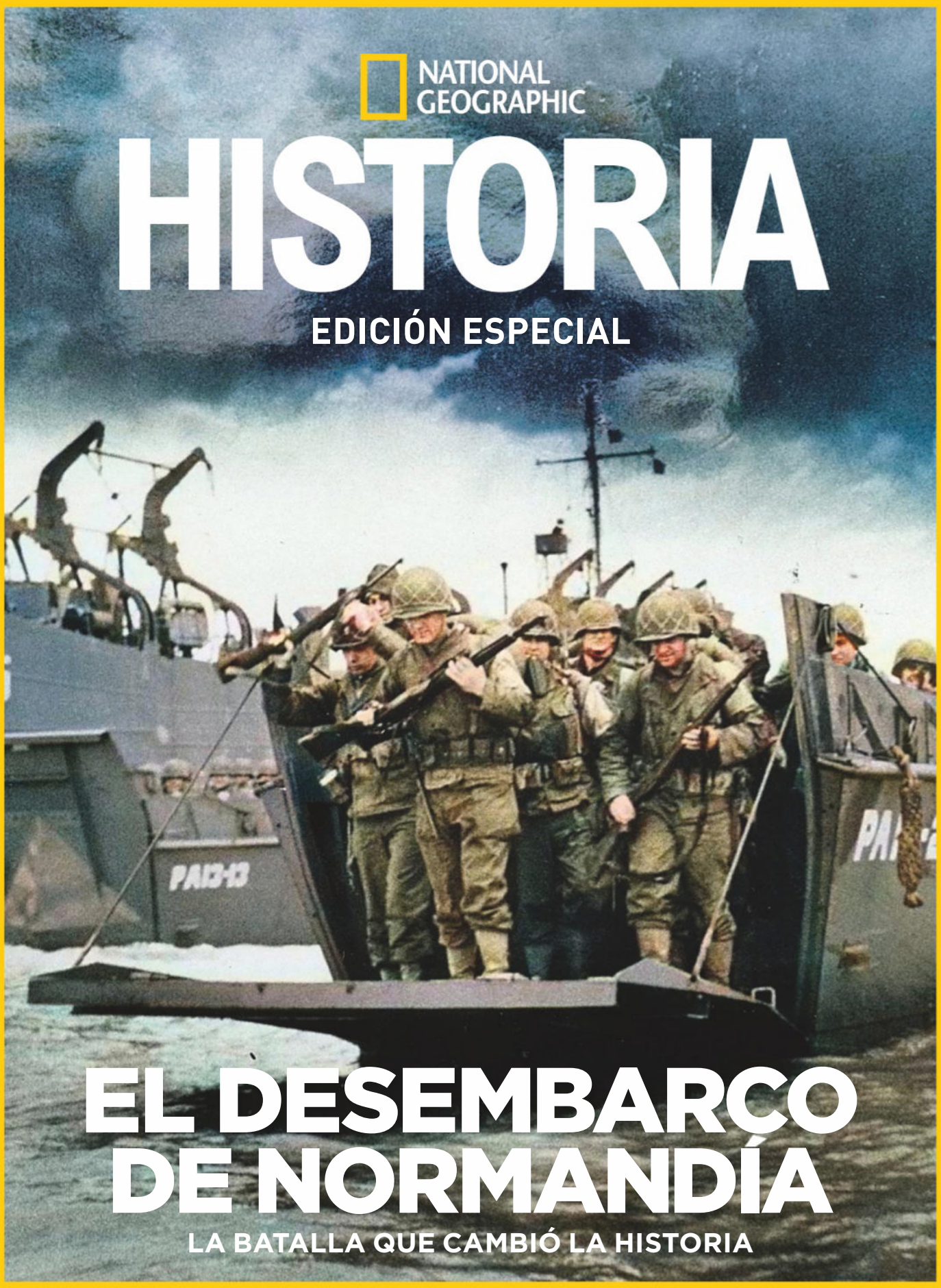
NATIONAL GEOGRAPHIC

HISTORIA

EDICIÓN ESPECIAL

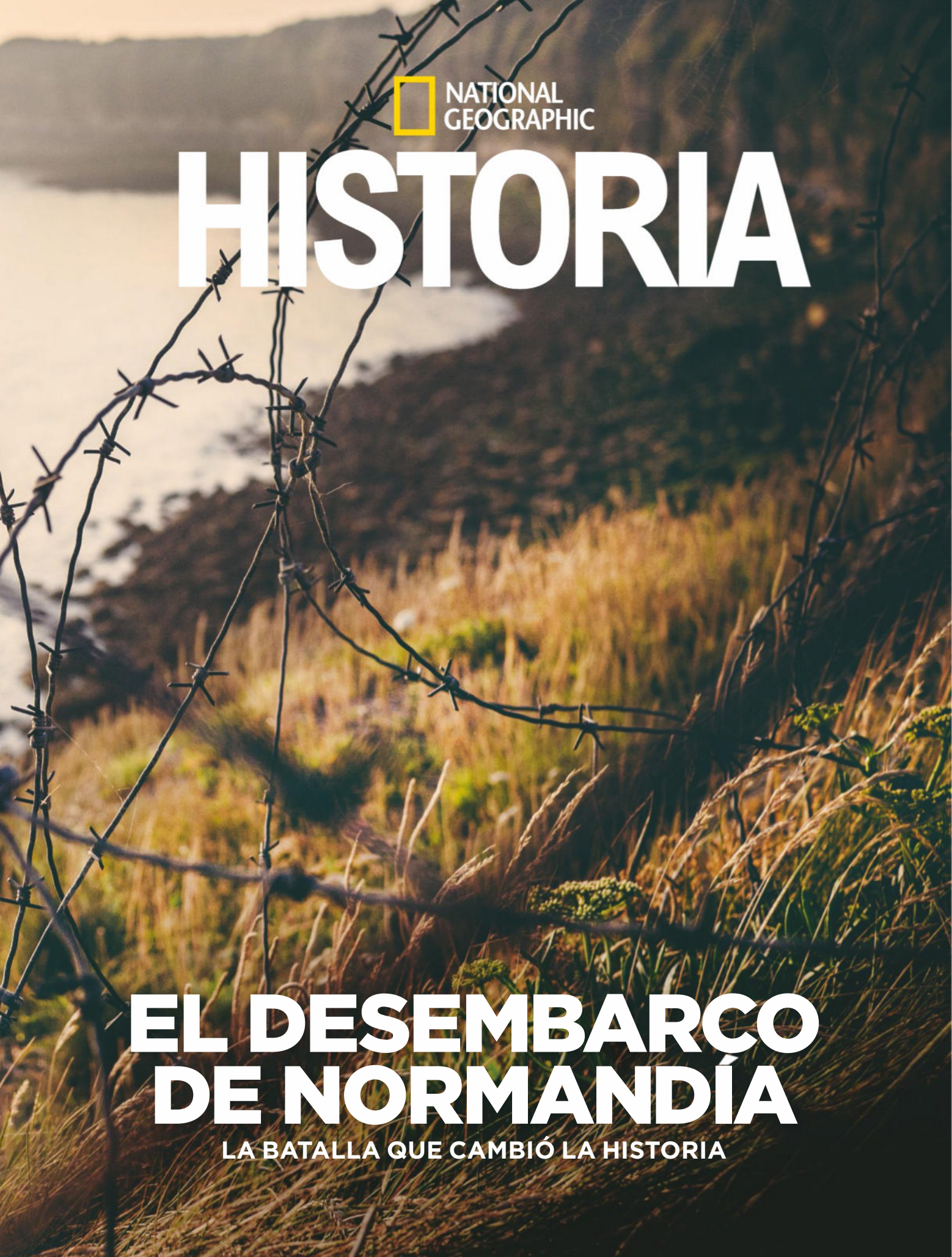


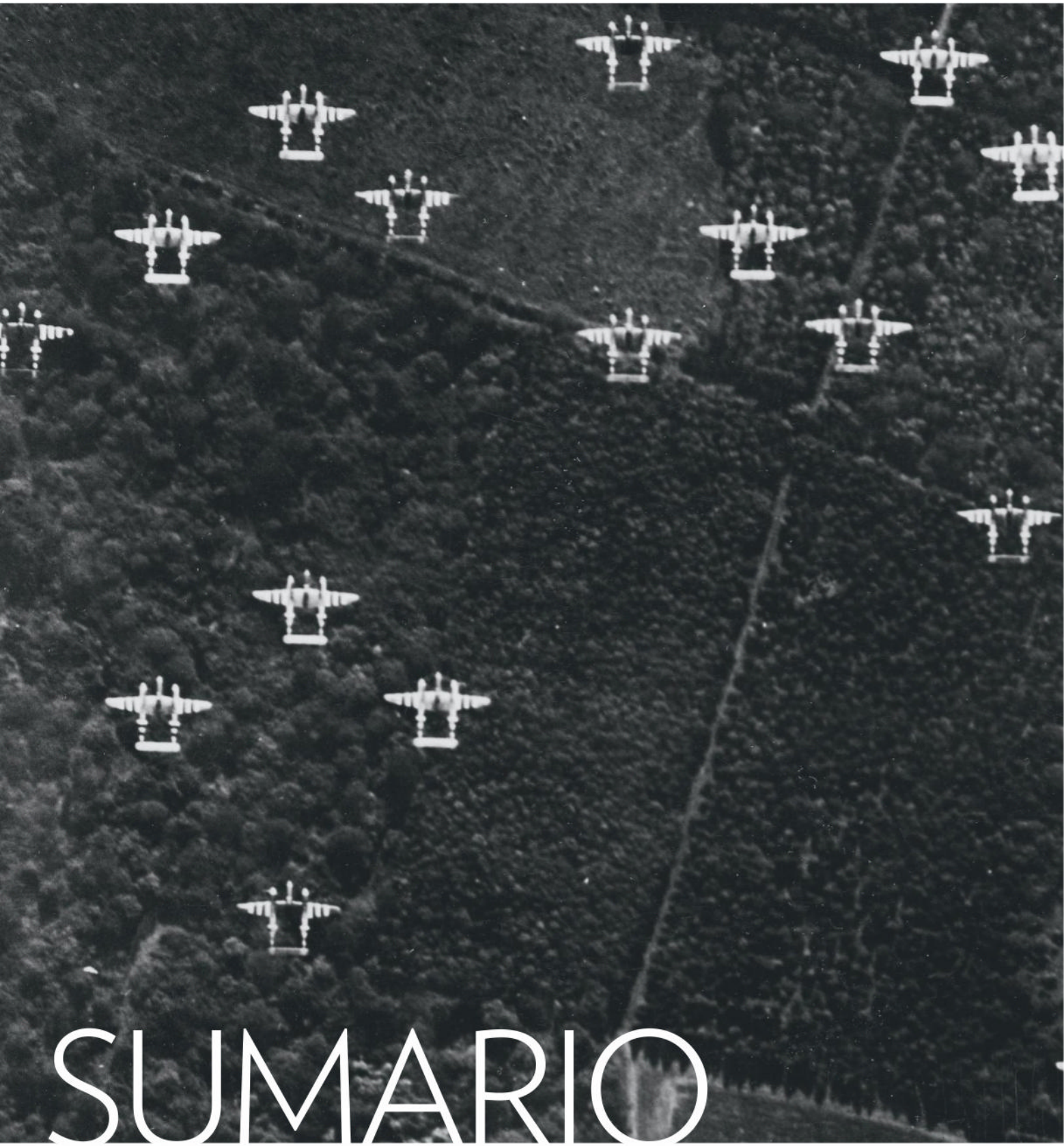
EL DESEMBARCO DE NORMANDÍA

LA BATALLA QUE CAMBIÓ LA HISTORIA

lanzarotecaliente.com

RAFA ELIAS / GETTY IMAGES


NATIONAL GEOGRAPHIC
HISTORIA
EL DESEMBARCO DE NORMANDÍA
LA BATALLA QUE CAMBIÓ LA HISTORIA



SUMARIO

GETTY IMAGES

CAPÍTULO 1

EL CAMINO A NORMANDÍA

6

CAPÍTULO 2

LA OPERACIÓN OVERLORD

28

CAPÍTULO 3

DÍA D LA INVASIÓN

54

CAPÍTULO 4

LA BATALLA DE NORMANDÍA

92

Izquierda: Un escuadrón de cazas estadounidenses Lockheed P-38 Lightning sobrevuela Inglaterra de camino hacia Normandía durante el Día D.
Página siguiente: Interior de una fortificación alemana en una de las playas asaltadas por los aliados el 6 de junio.

TONY VACCARO / GETTY IMAGES

DE NORMANDÍA A PARÍS

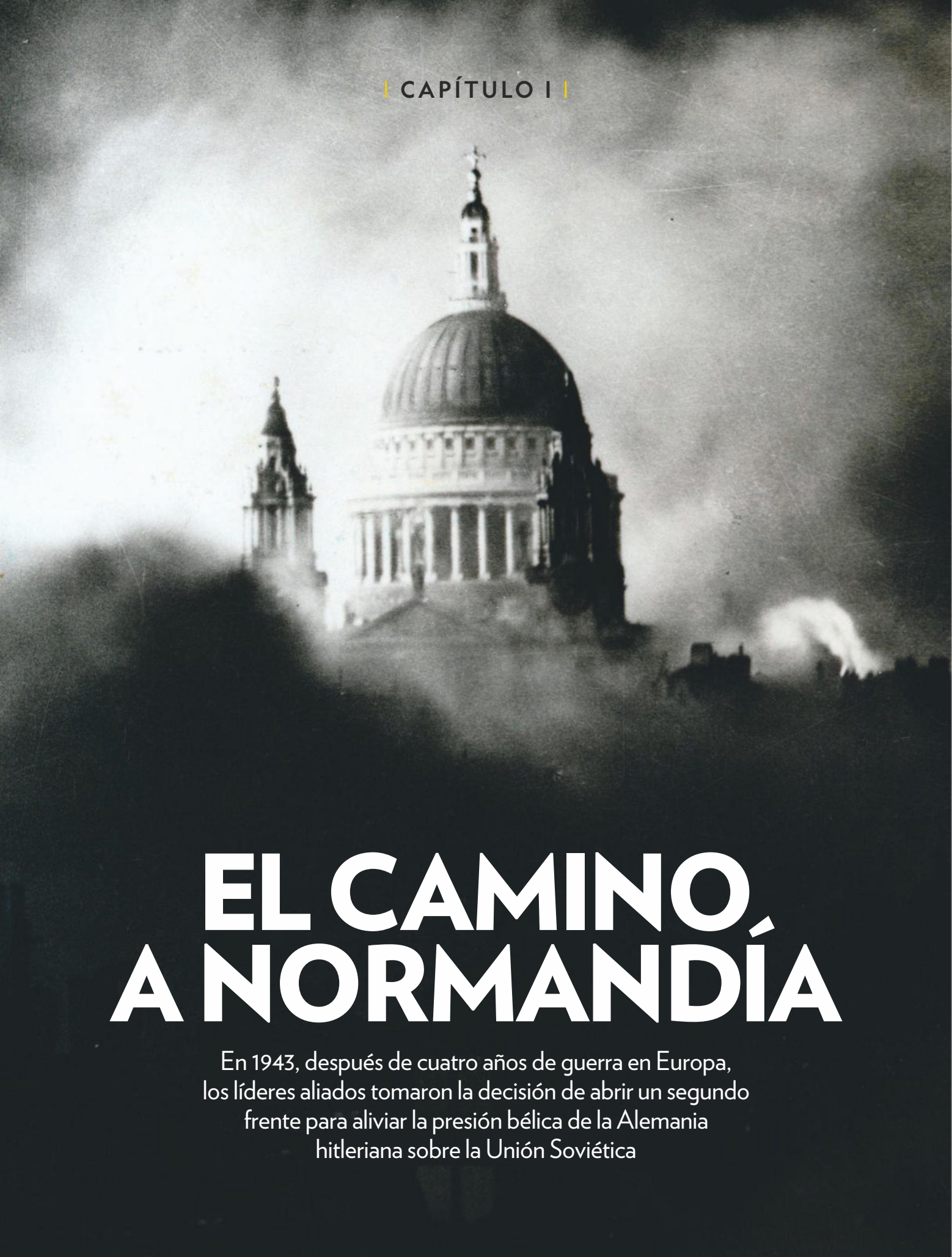
HUBO UN DÍA A (A-Day, el del desembarco de Okinawa), un Día L (el desembarco en Leyte), un día Z (el desembarco en Brunei); no hubo un Día X (el desembarco previsto en Kanto) ni un Día Y (el desembarco proyectado en Kyushu) porque Japón se rindió antes de que su territorio fuera invadido. Pero el más famoso de los días designados de esta forma, que correspondieron al inicio de grandes operaciones anfibias, es el Día D, el 6 de junio de 1944, la fecha del desembarco aliado en Normandía.

Y CON RAZÓN. Lo es por la ingente cantidad de recursos movilizados –desde más de 7.000 barcos y 12.000 aviones hasta un oleoducto tendido bajo las aguas del canal de la Mancha–, por su extraordinaria planificación, por la sofisticación de las operaciones de inteligencia –que engañaron a los comandantes alemanes– y por sus vastas consecuencias: la apertura del frente occidental, que avanzó hasta soldarse con el frente oriental en un círculo de hierro y fuego en torno al corazón de Alemania. Menos de once meses después del Día D, Hitler se suicidaba en Berlín.

AHORA, cuando se conmemora el 80 aniversario de aquellos hechos, ofrecemos esta edición especial, donde se explica cómo se decidió la apertura de aquel segundo frente, cómo se preparó la operación Overlord (el nombre en clave de la invasión), cómo se desarrolló el Día D y cómo se desenvolvió la batalla de Normandía hasta la liberación de París y, con ella, la liberación de Francia.

ALBUM

EUROPA EN LLAMAS
En 1940, tan solo el Reino Unido resistía al Tercer Reich. Londres fue sometida a intensos bombardeos, como el de la noche del 29 al 30 de diciembre, al que corresponde esta icónica fotografía de la catedral de San Pablo alzándose desafiante entre el humo y la destrucción.



CAPÍTULO I

EL CAMINO A NORMANDÍA

En 1943, después de cuatro años de guerra en Europa, los líderes aliados tomaron la decisión de abrir un segundo frente para aliviar la presión bélica de la Alemania hitleriana sobre la Unión Soviética

DEFENSA AÉREA
Cazas Hawker Hurricane del 111.º Escuadrón de la RAF sobrevuelan Gran Bretaña en 1940, durante la batalla de Inglaterra. Por entonces, estos aviones de combate se habían convertido en el pilar de la defensa británica frente a la Luftwaffe.

POPPERFOTO / GETTY IMAGES

La idea de desembarcar en la Europa ocupada surgió poco después de la evacuación de Dunkerque, cuando el ejército británico fue expulsado de Francia tras la fulgurante campaña alemana en mayo de 1940. Incluso en su hora más oscura, cuando las bombas alemanas caían sobre Londres y Gran Bretaña afrontaba el peligro de una invasión inminente, los dirigentes británicos ya reconocieron la necesidad de un retorno al continente para derrotar a la Alemania de Adolf Hitler, y dieron instrucciones para la elaboración de planes encaminados a conseguir ese objetivo. Sin embargo, estos solo podían ser teóricos, pues el Imperio británico no tenía ni los aliados ni la fuerza necesarios para acometer una empresa de tal envergadura, y solo el fracaso alemán en los combates aéreos sobre Inglaterra evitó a los británicos la invasión de su propia isla. Hasta que las circunstancias no cambiaran, un desembarco a través del canal de la Mancha sería una quimera, y los esfuerzos de Gran Bretaña se concentraron en no perder la guerra.

ESTADOS UNIDOS ENTRA EN GUERRA

A finales de 1940, la supervivencia del Reino Unido pasaba por el norte de África, con la defensa de sus posiciones en el Desierto Occidental frente a las tropas italianas de Benito Mussolini, que amenazaban el Egipto británico y el canal de Suez, el vínculo de Gran Bretaña con sus colonias. La campaña italiana, lanzada en junio desde Libia contra las menos numerosas fuerzas británicas, acabó en un fiasco. A comienzos de 1941, los alemanes acudieron en ayuda de su aliado con el Afrika Korps y obligaron a los británicos a replegarse sobre Egipto. Ambos bandos quedaron detenidos allí a finales de ese año, en un frente inmóvil que absorbió la mayor parte de los recursos del Reino Unido. Los británicos habían sido capaces de contener a las fuerzas del Eje en un frente aislado, pero, aunque recibían armamento y ayuda de Estados Unidos (EE. UU.), sus fuerzas no eran lo bastante poderosas como para llevar a cabo una estrategia ofensiva.

Por entonces, la guerra conoció un dramático vuelco. En junio, Hitler había invadido la Unión Soviética (URSS) y, aunque en un primer momento sus ejércitos arrollaron a los soviéticos en un frente que se extendía desde el Báltico hasta el mar Negro, en diciembre quedaron detenidos a las puertas de Moscú. Ese mismo mes, en el otro extremo del mundo, los japoneses lanzaron un ataque por sorpresa contra la Flota del Pacífico estadounidense en Pearl Harbor, en Hawái, dejándola temporalmente fuera de combate. Con ello tuvieron vía libre en el Pacífico occidental, y lanzaron una vasta ofensiva contra las colonias francesas, neerlandesas y británicas en el Sureste Asiático.

EE. UU. y Gran Bretaña declararon la guerra a Japón, mientras la URSS continuaba en paz con este país (ambas naciones no entrarían en guerra hasta casi el final del conflicto, en agosto de 1945). Pero el 11 de diciembre de 1941, en uno de los mayores errores estratégicos de la historia, Hitler declaró la guerra a EE. UU. Los británicos ya no estaban solos. Con el apoyo de los norteamericanos, y con los ejércitos alemanes enredados en lo que ya se presumía una batalla larga y costosa contra los soviéticos en el este, la victoria aliada, aunque todavía lejana, parecía posible.

Resulta remarcable que, tras involucrarse en la guerra, los estadounidenses decidieran adoptar la estrategia de «Alemania primero», es decir, de concentrarse en la derrota de Alemania. En Gran Bretaña, la noticia fue recibida con alivio y considerada un gran éxito de la política del primer ministro Winston Churchill, que después del ataque japonés a Pearl Harbor no tardó en acudir a Washington (conferencia Arcadia) para asegurar el compromiso de EE. UU. con el Reino Unido.

En uno de los mayores errores estratégicos de la historia, Hitler declaró la guerra a Estados Unidos

En realidad, la decisión había tenido poco que ver con los deseos de Churchill, pues había sido tomada por el presidente estadounidense Franklin D. Roosevelt y sus jefes del Estado Mayor, que consideraban a Alemania como la principal potencia del Eje (la alianza formada por el Tercer Reich hitleriano, la Italia fascista y el militarista Imperio japonés), y su poder militar como el mayor peligro para Gran Bretaña y la URSS. Una vez derrotada Alemania en Europa, todos los esfuerzos se encaminarían a lograr la capitulación de Japón.

Esta decisión no agradó a los comandantes estadounidenses del Pacífico, teniendo en cuenta la amenaza que representaba la Armada Imperial japonesa para la propia integridad territorial de EE. UU., ya que, en el curso de su ofensiva, los japoneses habían expulsado a los norteamericanos de las Filipinas y amenazaban las islas Hawái. Pero en junio de 1942, EE. UU. tomó la iniciativa tras hundir una flota de portaaviones japoneses en la batalla de Midway. Desde entonces perdieron peso los argumentos de los jefes militares del Pacífico para demandar la concentración de fuerzas en su teatro de operaciones, y el esfuerzo bélico estadounidense pudo centrarse en la estrategia europea, que pasaba por enfrentarse al ejército alemán lo antes posible, con una invasión a gran escala a través del canal de la Mancha.

EL CAMINO AL SEGUNDO FRENTE

En abril de 1942, el jefe del Estado Mayor del Ejército de EE. UU., el general George Marshall, viajó a Londres para presentar a los aliados británicos sus ideas con respecto a un desembarco en el continente. Su propuesta contenía tres puntos: la concentración de equipo y tropas estadounidenses en Gran Bretaña (plan Bolero), la invasión de Europa continental en abril de 1943 con una fuerza de 48 divisiones (plan Roundup) y una operación de emergencia (plan Sledgehammer) prevista únicamente en caso de un inminente colapso de la URSS o ante un repentino debilitamiento de la posición militar alemana, y que contemplaba el desembarco de cinco divisiones británicas y estadounidenses antes del otoño de 1942. La respuesta

GUERRA EN EL PACÍFICO
El acorazado USS West Virginia está en llamas tras el ataque japonés a Pearl Harbor el día 7 de diciembre de 1941; aunque se hundió, fue reflotado y participó en la contienda.
HUM IMAGES / GETTY IMAGES

Un soldado canadiense herido es desembarcado en Portsmouth el 19 de agosto de 1942, tras el desembarco fallido en la playa de Dieppe.

IWM / GETTY IMAGES

FRACASO SANGRIENTO EN DIEPPE

EN 1942, DISPUESTOS a poner a prueba las defensas alemanas en Europa, los aliados planearon una incursión contra el puerto francés de Dieppe: **6.000 soldados**, en su mayoría canadienses, debían tomar el puerto y mantenerlo durante un tiempo breve (dos mareas), para luego destruirlo y volver a Gran Bretaña. Pero el 19 de agosto, el día del asalto, el intenso fuego enemigo confinó a los asaltantes en la playa, **sus tanques quedaron varados** sobre los guijarros de la orilla y la RAF se encontró inmersa en combates contra la Luftwaffe, a la que creía debilitada. La operación se saldó con **3.642 bajas**, pero los aliados extrajeron una valiosa lección: no se debía tomar al asalto desde el mar un puerto bien defendido.

de los jefes de Estado Mayor británico no fue entusiasta. Aunque aceptaron Bolero, y en principio también Roundup, descartaron Sledgehammer, al considerar que un desembarco en Francia ese año sería prematuro. Churchill se mostraba mucho más interesado en la operación que había propuesto en Washington en diciembre de 1941: la invasión del norte de África.

Los británicos eran partidarios de seguir una estrategia más flexible que la de sus aliados estadounidenses, encaminada a desgastar a los alemanes y reducir su poder de combate con enfrentamientos en teatros de operaciones secundarios, donde no contaran con una superioridad abrumadora. Solo estarían dispuestos a considerar la invasión cuando la capacidad militar alemana hubiera disminuido. La cautela de Churchill y del jefe del Estado Mayor General Imperial, el general Alan Brooke, se fundamentaba en querer evitar a toda costa un baño de sangre en Francia como el que entre 1914 y 1918 había devastado a toda una generación de jóvenes en la guerra de trincheras. Además, los británicos ya estaban comprometidos en distintos teatros de operaciones. Su vasto imperio colonial se encontraba asediado por los ejércitos del Eje en tres frentes: por los japoneses en Birmania, por los submarinos alemanes en el Atlántico y por las fuerzas alemanas e italianas en el Desierto Occidental.

Nadie dudaba de la voluntad de Churchill ni de los militares británicos de luchar; su insistencia en las operaciones del norte de África correspondía al deseo de atacar en un lugar donde los aliados pudieran obtener una victoria segura. Por otra parte, los aliados no contaban con las tropas ni el material necesarios para una invasión del continente. Por entonces, EE. UU. tan solo contaba con tres divisiones en Gran

Bretaña, y los británicos, con 13 divisiones. Y estos últimos no estaban dispuestos a enviar a sus únicas tropas adiestradas disponibles para una operación extraordinariamente arriesgada a través del canal de la Mancha. A los jefes militares norteamericanos no se les escapaba que un desembarco en Francia en 1942 podía acabar fácilmente en un desastre, como demostró en agosto de ese año el asalto de canadienses y británicos al puerto de Dieppe. Finalmente, aceptaron el desembarco en el norte de África (la operación Torch) como la principal acción conjunta para el año 1942 en vez del plan Sledgehammer.

En agosto, Churchill viajó a Moscú para informar a Stalin de que no habría una invasión aliada de Europa ese año; según sus propias palabras, comunicar aquel mensaje al líder soviético fue «como llevar un pedazo de hielo al polo norte». Desde finales de 1941, los soviéticos insistían en la necesidad de abrir un segundo frente para aliviar la durísima presión alemana sobre su territorio. Apenas dos meses antes de la reunión de Churchill y Stalin, los ejércitos alemanes habían reanudado su ofensiva contra la URSS con una campaña en el Cáucaso que avanzaba imparable hacia Stalingrado, una ciudad industrial estratégicamente situada a orillas del Volga.

Stalin no recibió bien la noticia del aplazamiento, y aprovechó para recordar el enorme sacrificio en vidas que estaba haciendo la Unión Soviética para detener la maquinaria militar hitleriana; hasta entonces habían muerto más de cinco millones de ciudadanos soviéticos. Churchill, haciendo uso de su hábil retórica, logró aplacar el descontento de Stalin prometiendo

CASCOS CANADIENSES y, al fondo, un carro de combate destruido en la playa de Dieppe, tras el fracasado desembarco aliado de agosto de 1942.

que tropas aliadas desembarcarían ese mismo otoño en Marruecos y Argelia, y que al año siguiente estarían en posición de poner un pie en el continente.

LA ESTRATEGIA MEDITERRÁNEA

La operación Torch se llevó a cabo según lo previsto. En noviembre de 1942, mientras el 8.º Ejército del general Bernard L. Montgomery, «Monty», obtenía una victoria decisiva en El Alamein (Egipto), tropas británicas y estadounidenses desembarcaron en los territorios franceses del norte de África, entonces administrados por el régimen de Vichy, el Estado títere francés presidido por el general Pétain y que colaboraba con el Tercer Reich. Como respuesta a la actuación aliada, los alemanes ocuparon la Francia de Vichy para controlar directamente todos los recursos de Francia, lo que tuvo como consecuencia que tropas de ultramar se unieran a la Francia Libre, el Gobierno francés en el exilio que presidía el general Charles de Gaulle, así convertida en un aliado más.

Con las fuerzas italianas y alemanas del norte de África en retirada hacia Túnez, el general Marshall acudió en enero de 1943 a la conferencia Symbol, en Casablanca (Marruecos), determinado a forzar a los británicos a llevar a cabo la operación Roundup ese año. Pero Churchill seguía considerando que el momento no era oportuno. Además, tras la humillante rendición del 6.º Ejército alemán en Stalingrado, la URSS ya no corría un peligro inminente. Los británicos consideraban preferible seguir forzando a los alemanes a dispersar sus recursos bélicos mediante ataques en frentes periféricos antes que presentar batalla en Francia, donde el número de efectivos alemanes seguía siendo superior al de efectivos aliados que entonces estaban presentes en Gran Bretaña.

Sin embargo, temerosos de que posponer de nuevo una acción aliada en el continente llevara a EE. UU. a detener el plan Bolero (la progresiva concentración de fuerzas estadounidenses en suelo británico) y a desplazar el esfuerzo bélico al Pacífico —que solo estaba recibiendo el 15 por ciento de todo el poder

DESEMBARCO EN ÁFRICA
En el curso de la operación Torch, tropas de EE. UU. acceden a las lanchas de desembarco desde el transatlántico británico MV Reina del Pacífico, que más tarde participaría en los desembarcos de Sicilia (1943) y Normandía (1944).

GETTY IMAGES

INFIERNO EN STALINGRADO
Soldados soviéticos avanzan durante la ofensiva final contra las fuerzas del 6.º Ejército alemán en Stalingrado, en febrero de 1943. La cruenta batalla de Stalingrado se prolongó 200 días, entrañó la muerte de 250.000 soldados alemanes y la captura de más de 91.000.

HERITAGE IMAGES / GETTY IMAGES

BRITÁNICOS Y ESTADOUNIDENSES DESEMBARCARON EN EL SUR DE ITALIA en septiembre de 1943 y avanzaron hacia el norte. La oposición alemana en la Línea Gustav, al sur de Roma, en el invierno de 1943–1944, y en la Línea Gótica a finales de 1944 prolongó la guerra en Italia hasta 1945.

militar de los aliados—, los británicos accedieron a dar pasos en la dirección del plan Roundup, la invasión del norte de Francia.

Se formó un Estado Mayor aliado encargado de valorar los desafíos que conllevaría un desembarco allí, presidido por el teniente general británico Frederick E. Morgan, que fue nombrado jefe del Estado Mayor del Comandante Supremo Aliado (COSSAC, por sus siglas en inglés) a pesar de que aún no se había designado un comandante supremo para la operación. Se le ordenó que buscara oficinas, reuniera a un equipo y se pusiera a trabajar en la formulación de un plan que pudiera ser presentado ante los Estados Mayores británico y estadounidense. Desde su puesto, sería Morgan quien dirigiese la planificación del desembarco.

No obstante, en mayo, Churchill y Brooke aprovecharon la conferencia Trident, en Washington, para involucrar de nuevo a los norteamericanos en una operación en el Mediterráneo. La catastrófica derrota de los ejércitos del Eje en Túnez —donde cayeron prisioneros cerca de 250.000 soldados enemigos— impulsó a los británicos a insistir de nuevo en su estrategia mediterránea, esta vez, con un desembarco en Sicilia, la operación Husky. Los jefes militares estadounidenses se mostraron dispuestos a contemplar la campaña de Italia a cambio de garantías del compromiso británico con el plan Roundup, que ahora tomó el nombre de Overlord, y de que se decidiera la fecha de la operación.

Los británicos, que no dejaban de ser el socio minoritario de la alianza, cedieron por fin a las presiones norteamericanas y se fijó provisionalmente como fecha de desembarco el 1 de mayo de 1944. La envergadura del ataque estaría determinada por los medios de desembarco disponibles. Estos serían uno de los elementos más limitativos de la estrategia

ROOSEVELT Y CHURCHILL ante la Casa Blanca el 24 de mayo de 1943, con los jefes de sus fuerzas armadas, el último día de la conferencia Trident.

KEYSTONE / GETTY IMAGES

LA BATALLA DE KURSK
Carros de combate destruidos arden ante la infantería soviética que avanza durante la batalla de Kursk, desarrollada entre el 5 de julio y el 23 de agosto de 1943 y en la que participaron 6.000 tanques, 4.000 aviones de combate y hasta dos millones de soldados.

GETTY IMAGES

LASKI DIFFUSION / GETTY IMAGES

aliada, dado que se requería un gran número de ellos en el Pacífico, donde los estadounidenses iban saltando de isla en isla en el curso de su ofensiva contra Japón.

En agosto de 1943, durante la conferencia Quadrant en Quebec, el COSSAC presentó el borrador del plan para Overlord y los dirigentes aliados reafirmaron su compromiso con la invasión de Francia, pero el foco de la conferencia se trasladó al Mediterráneo, donde el rápido avance aliado en Sicilia en julio había provocado el colapso del régimen fascista y la deposición de Mussolini tras un golpe de Estado. Ante la posibilidad de sacar a Italia de la guerra, británicos y estadounidenses no encontraron dificultades para acordar la continuación de las operaciones en el Mediterráneo.

El 9 de septiembre, los ejércitos aliados desembarcaron en Salerno, al sur de Nápoles, y el Gobierno italiano se rindió pocos días después. Pero las tropas alemanas presentes en Italia dejaron de ser aliadas de este país para convertirse en sus ocupantes, y, aprovechando la orografía de la península itálica, establecieron una sucesión de líneas fortificadas que en diciembre acabaron por detener el avance aliado al sur de Roma.

La situación en Italia contrastaba con los avances soviéticos en el este. En el verano de aquel mismo año, el Ejército Rojo logró frustrar la tercera gran ofensiva alemana contra la URSS mediante una campaña que culminó en Kursk con la mayor batalla de tanques de toda la historia. Ese choque colosal marcó un punto de inflexión en el frente oriental, y los dirigentes occidentales pasaron de temer el colapso de la URSS frente a Alemania a temer una derrota prematura de la Werhmacht, que daría a los soviéticos un papel predominante en la posguerra venidera.

La caída de Mussolini hizo que británicos y americanos siguieran centrados en el escenario mediterráneo

Déclaration

NOUS, LE PRESIDENT DES ETATS-UNIS D'AMERIQUE, LE PREMIER MINISTRE BRITANNIQUE, ET LE CHEF DU GOUVERNEMENT DE L'UNION SOVIETIQUE, VENONS DE CONFERER PENDANT QUATRE JOURS EN CETTE CAPITALE DE NOTRE ALLIE L'IRAN, ET AVONS DEFINI ET CONFIRME NOTRE POLITIQUE COMMUNE.

Nous affirmons notre résolution d'assurer la collaboration de nos peuples dans la guerre comme dans la paix qui suivra.

EN CE QUI CONCERNE LA GUERRE: *les Etats-Majors de nos trois pays ont participé à nos débats communs et nous avons tracé de concert nos plans destinés à assurer la destruction des forces armées allemandes. Nous avons abouti à un complet accord en ce qui concerne l'envergure et la synchronisation des opérations qui seront déclenchées de l'est, de l'ouest et du sud.*

L'accord auquel nous avons abouti ici garantit notre victoire.

EN CE QUI CONCERNE LA PAIX: *nous sommes certains que la concorde qui règne entre nous conduira à une paix durable. Nous sommes entièrement conscients de la responsabilité suprême qui nous incombe, de même qu'à toutes les Nations Unies: celle de bâtir une paix qui sera appuyée de plein gré par la majorité écrasante des peuples de la terre, une paix qui bannira le fléau et l'horreur de la guerre pour de nombreuses générations.*

Nous avons examiné avec nos conseillers diplomatiques les problèmes de l'avenir. Nous ferons appel à la coopération et la participation active de tous les pays, grands et petits, dont les peuples comme nos propres peuples se consacrent de tout leur coeur et de toute leur volonté à la suppression de la tyrannie et de l'esclavage, de l'oppression et de l'intolérance. Nous les accueillerons, à mesure qu'ils choisiront de nous rejoindre, au sein de la famille mondiale des nations démocratiques.

Nulle puissance au monde ne saurait nous empêcher de détruire les armées allemandes sur terre, les sous-marins allemands en mer, les usines de guerre allemandes par la voie des airs.

Notre attaque sera implacable et d'une vigueur sans cesse accrue.

A L'ISSUE DE NOS CORDIAUX ENTRETIENS, NOUS ATTENDONS AVEC CONFIANCE LE JOUR OU TOUS LES PEUPLES DE LA TERRE POURRONT VIVRE LIBREMENT, A L'ABRI DE LA TYRANNIE, SELON LEURS DESIRS RESPECTIFS ET SELON LEUR CONSCIENCE.

Nous sommes venus ici pleins d'espoir et de résolution. Nous repartons unis par l'amitié, la volonté et la communauté de nos buts.

Franklin D. Roosevelt
J. Stalin.
Winston S. Churchill

SIGNE A TEHERAN LE IER DECEMBRE 1943

GETTY IMAGES

DECLARACIÓN de los líderes aliados emitida en diciembre de 1943, al término de la conferencia de Teherán.

Esto llevó a un nuevo desencuentro entre los aliados, pues Roosevelt insistía en la necesidad de acompañar Overlord con un desembarco simultáneo en el sur de Francia (la operación Anvil), a expensas de debilitar el frente en Italia, a lo que Churchill se oponía. El político británico, receloso del expansionismo soviético por el centro de Europa, abrigaba la esperanza de continuar con la campaña de Italia, desde donde esperaba poder proyectar futuras operaciones por los Balcanes y Austria. Pero Roosevelt creía que contentando a Stalin se podría alcanzar una paz más duradera después del conflicto, y su Gobierno, que había apostado por la estrategia mediterránea de Churchill, ya no la consideraba justificada.

EL PLAN DEFINITIVO

A finales de noviembre, la primera reunión de los tres grandes dirigentes aliados en Teherán dio a Stalin la oportunidad de comprobar que el compromiso de los británicos con Overlord aún no era firme. Durante las reuniones de los jefes militares de los tres países, el general británico Alan Brooke, jefe del Estado Mayor Imperial, volvió a insistir en la necesidad de desviar las divisiones alemanas en Francia mediante operaciones secundarias, idea que Churchill reiteró ante Stalin.

Este, sin embargo, rechazó las sugerencias británicas de nuevas campañas en el Mediterráneo, excepto el desembarco en el sur de Francia. Cuando preguntó quién iba a estar al mando de Overlord y se le dijo que aún no se había tomado una decisión, contestó: «Entonces la operación quedará en nada». Churchill manifestó que su Gobierno ya había expresado su voluntad de aceptar a un estadounidense como comandante, y acto seguido insistió en su estrategia mediterránea, pero Roosevelt se mostró de acuerdo con Stalin en que Overlord debía ser prioritaria. Menos de una semana después fue designado para el cargo el general estadounidense Dwight D. Eisenhower, por entonces comandante supremo aliado en el Mediterráneo.

Con su elección quedó finalmente constituido el grupo de hombres que formaría el Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada (SHAEF). Era un equipo que transmitía confianza y tenía experiencia sobrada para conducir la operación. Aunque Eisenhower había pasado gran parte de su carrera a cargo de labores internas (nunca había estado al mando de una unidad mayor que un batallón) era un administrador y político de gran habilidad que se había creado un nombre durante las operaciones aliadas en el norte de África. Su carácter calmado y sus dotes de liderazgo sirvieron para solventar los problemas inherentes a toda coalición.

Su comandante adjunto, el mariscal del Aire Arthur Tedder, un militar británico con una dilatada experiencia en el Mediterráneo, garantizaba la adecuada cooperación entre fuerzas aéreas y terrestres. Como jefe de Estado Mayor de la Fuerza Expedicionaria Aliada, Eisenhower eligió al teniente general estadounidense Walter Bedell Smith, con quien ya había colaborado en el norte de África.

Los mandos militares también estaban bajo las órdenes de Eisenhower. El almirante Bertram Ramsay, de la Royal Navy, quedó al frente de las fuerzas navales; era conocido por haber organizado la evacuación de Dunkerque en 1940, además de participar en la preparación de los desembarcos en el norte de África y Sicilia. La Fuerza Aérea Expedicionaria Aliada quedó a las órdenes de otro oficial británico, el mariscal del Aire Trafford Leigh-Mallory, que había destacado durante la batalla de Inglaterra. Al general Montgomery, ampliamente reconocido por sus victorias en África, se le concedió el mando del XXI Grupo de Ejércitos, lo

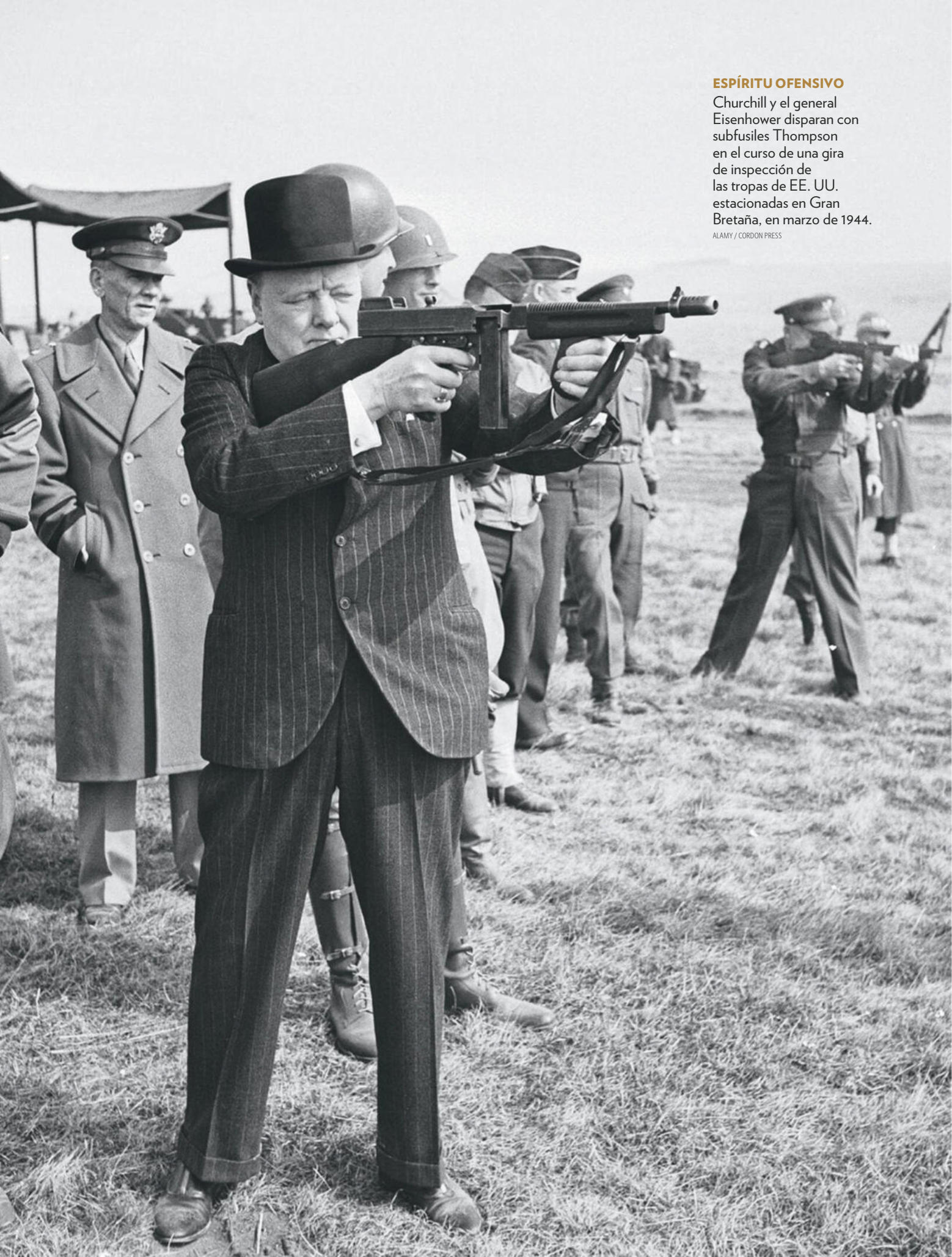
Roosevelt se comprometió ante Stalin a acompañar la operación Overlord con un desembarco en el sur de Francia

que, en la práctica, significaba el control de todas las fuerzas terrestres. Su reputación entre el público y los círculos militares lo convertía en el candidato lógico para el puesto, aunque no agradaba a todos. En más de una ocasión, su carácter arrogante provocó tensiones con sus subordinados: el general Miles Dempsey, al mando del 2.º Ejército británico, y el teniente general Omar Bradley, al mando del 1.er Ejército estadounidense, las dos fuerzas que llevarían a cabo los desembarcos en las playas normandas.

En enero de 1944, los comandantes se reunieron en Londres y comenzó una intensa revisión del plan propuesto por el COSSAC. Las primeras reacciones de Montgomery no fueron esperanzadoras: «Mi impresión es que el presente plan es impracticable», le llegó a comunicar a Churchill. Las dudas del general británico no se debían a la zona seleccionada, pues reconocía que no había otra alternativa a la costa de Normandía; hubiera sido preferible desembarcar en el Paso de Calais, más cerca de la costa británica, pero esa región quedó descartada inmediatamente por sus poderosas defensas. Tampoco las operaciones navales y aéreas presentaban problemas.

Lo que no convenció a Montgomery fueron el tamaño y el despliegue de la fuerza de desembarco. Por ello propuso aumentar las proporciones del plan: las fuerzas aliadas deberían desembarcar en un frente de 80 kilómetros, con dos sectores bien definidos, uno estadounidense y otro británico; el número de divisiones aumentaría de tres a cinco, y cada una contaría con su propia playa —que más adelante recibirían el nombre de Utah, Omaha, Gold, Juno y Sword—; además, para asegurar los flancos, se debería contar con tres divisiones aerotransportadas.

SOLDADOS ESTADOUNIDENSES marchan por la campiña inglesa en mayo de 1944, durante la preparación del desembarco de Normandía.



ESPÍRITU OFENSIVO
Churchill y el general Eisenhower disparan con subfusiles Thompson en el curso de una gira de inspección de las tropas de EE. UU. estacionadas en Gran Bretaña, en marzo de 1944.
ALAMY / CORDON PRESS

La propuesta convenció rápidamente a Eisenhower y al resto de comandantes. Montgomery había expuesto hábilmente la necesidad de atacar en un frente amplio para consolidar una posición segura como base para las siguientes operaciones. Solo entonces se podrían movilizar rápidamente los efectivos necesarios para hacer frente a la desproporción de fuerzas durante los primeros momentos del desembarco: 30 divisiones aguardarían en Gran Bretaña hasta que pudieran ser desembarcadas en Normandía.

Pero el incremento de las dimensiones de la fuerza invasora echó por tierra los cálculos logísticos presentados en el plan del COSSAC. Ahora harían falta más embarcaciones y más aviones que, a pesar de la capacidad industrial de los aliados, llevaría tiempo conseguir. Esto significó el aplazamiento de la operación, que pasó de mayo a junio. Por la misma razón sería imposible hacer coincidir el desembarco de Normandía con la operación Anvil —el desembarco en el sur de Francia—, que fue rebautizada como Dragoon y se retrasó hasta agosto.

El aumento de las proporciones del plan no alteró la estrategia de los ejércitos aliados. Las fuerzas estadounidenses desembarcarían al oeste de Normandía, mientras que las británicas lo harían en el este. De los alemanes se esperaba que libraran una batalla móvil y flexible, retirándose gradualmente hacia el interior y conservando reservas acorazadas para lanzar un eventual contraataque.

Una vez estabilizada la cabeza de playa, las fuerzas norteamericanas avanzarían hacia el oeste por la península de Cotentin y tomarían la ciudad costera de Cherburgo, un puerto vital para el desembarco de suministros, tras lo cual marcharían en dirección sur para liberar toda Bretaña. Entretanto, británicos y canadienses debían atraer al grueso de las fuerzas enemigas en el flanco oriental, y romper el frente cuando tuvieran la oportunidad, avanzando hacia Ruan y París. Por otra parte, para evitar que los alemanes engrosaran sus fuerzas en Francia trasladando allí tropas del frente oriental, Stalin acordó en Teherán el lanzamiento de una gran ofensiva soviética (la futura operación Bagration) tras el comienzo de la invasión.

GALERIE BILDERWELT / GETTY IMAGES

LA REVISIÓN FINAL

El 15 de mayo, bajo la supervisión del SHAEF, se celebró la conferencia final en el auditorio de la St. Paul's School de Londres, donde se hallaba el cuartel general de Montgomery, antiguo alumno de esa institución.

LOS COMANDANTES ALIADOS
Esta fotografía se tomó el 1 de febrero de 1944 en Norfolk House, en Londres, sede del Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada (SHAEF), cuyos miembros aparecen aquí. De izquierda a derecha, el teniente general Omar Bradley, el almirante Bertram Ramsay, el mariscal del Aire Arthur Tedder, el general Dwight D. Eisenhower, el general Bernard Montgomery, el mariscal del Aire Trafford Leigh-Mallory y el teniente general Walter Bedell Smith.

En la reunión, con Churchill y el rey Jorge VI instalados en dos sillones en primera fila, y los mandos apiñados tras ellos en los bancos escolares estrechos y curvos que se elevaban en forma de anfiteatro, se presentó el plan definitivo mediante un enorme mapa que, sobre una tarima, mostraba las líneas de ataque por aire y por mar. El soberano y Churchill dirigieron sendos discursos a los asistentes. Este último pronunció una de sus típicas alocuciones inspiradoras, en la que incluyó unas palabras que sorprendieron a muchos: «Caballeros, me está convenciendo esta empresa». Con ello dejaba claro que, tras dudar durante tanto tiempo de la viabilidad de la invasión e intentar posponerla en favor de operaciones en otros frentes, se había convencido por fin de que el desembarco a través del canal de la Mancha era el camino para alcanzar la victoria. ■

GETTY IMAGES

MUROS DE HORMIGÓN
Vista de la costa desde el interior de uno de los búnkeres alemanes que defendían las costas de Normandía de un desembarco aliado.

| CAPÍTULO II |

LA OPERACIÓN OVERLORD

El desembarco aliado en Normandía –la operación Overlord– exigía trasladar decenas de miles de hombres y millones de toneladas de suministros, engañar al enemigo sobre el lugar de la invasión e impedir el desplazamiento de sus reservas acorazadas

En vísperas de la operación Overlord, tanto entre los aliados como entre los alemanes imperaba la sensación de que la batalla que estaba por venir sería decisiva para la guerra, la que decidiría el destino de Europa. Los aliados consideraban que si el desembarco tenía éxito y ganaban un punto de apoyo en el continente estarían en posición de derrotar a las fuerzas alemanas en el oeste, poniendo fin a cuatro años de ocupación en Francia. En ese momento quedaría abierto el camino hacia Alemania, que se vería obligada a utilizar sus ya limitados recursos para luchar en dos frentes, quedando aprisionada entre dos poderosas fuerzas que avanzarían inexorablemente hasta encontrarse en el centro de Europa.

Por su parte, los alemanes consideraban el enfrentamiento contra los aliados occidentales como la última oportunidad para recuperar la iniciativa. «Si atacan en el oeste —había llegado a afirmar Hitler—, ese ataque decidirá la guerra». Los alemanes confiaban en detener a los ejércitos combinados de Gran Bretaña y EE. UU.; si lograban arrojarlos de nuevo al mar sería inconcebible que pudieran organizar otra operación similar, y necesitarían varios años para recuperarse del golpe. Entonces, la maquinaria bélica alemana podría destinar todos sus esfuerzos a poner fin al conflicto con los soviéticos en el este y a desarrollar las armas secretas con las que Hitler esperaba ganar la guerra. Pero todo ello dependería de lo que ocurriese en las playas de Normandía.

EL MURO ATLÁNTICO

Los preparativos alemanes comenzaron a finales de 1943, cuando Hitler empezó a percibir los riesgos que tendría un ataque aliado en Europa occidental. En palabras de sus generales, los desembarcos en el norte de África el año anterior lo habían puesto en un «estado de alarma constante», en el que esperaba desembarcos por todas partes. Hasta entonces, la lucha contra la URSS en el este había concentrado la mayor parte de las fuerzas alemanas, pero mientras

GALERIE BILDERWELT / GETTY IMAGES

DEFENSAS COSTERAS
En esta fotografía, tomada a principios de 1944 desde un avión de reconocimiento aliado que volaba a baja altura para elaborar mapas de las zonas de desembarco, vemos cómo huyen algunos obreros de una cuadrilla que trabajaba colocando defensas en la playa durante la marea baja.

que la guerra en ese frente todavía se desarrollaba en la profundidad del territorio enemigo, no iba a ser así en el oeste. Si los ejércitos angloamericanos realizaban un desembarco efectivo en Francia, Alemania quedaría a su alcance. Por ello, en noviembre de 1943 Hitler emitió la Directiva n.º 51, en la que indicaba una reorganización de la estrategia alemana, pensada para combatir una guerra en dos frentes. Debía ponerse fin al debilitamiento de las fuerzas en Francia, cuyas divisiones habían sido frecuentemente transferidas al frente oriental, y proceder a su refuerzo.

El núcleo defensivo de los alemanes en el oeste, con el que Hitler esperaba detener la invasión aliada, era el Muro Atlántico, un vasto sistema de fortificaciones que se extendía desde el cabo Norte, en el extremo septentrional de Noruega, hasta los Pirineos. Comenzado en 1942, preveía levantar 15.000 fortificaciones a lo largo de 5.200 km de costa en poco más de un año, empleando a trabajadores esclavizados de la Organización Todt, mano de obra asalariada local y soldados alemanes. Pero a finales de 1943 se estaba muy lejos de alcanzar aquel objetivo.

ROMMEL ACTIVA LAS DEFENSAS

La falta de recursos hizo que apenas se construyera la mitad de las estructuras previstas, y diversos informes daban fe de que, en esas condiciones, el Muro no podía cumplir su propósito. Hitler reaccionó inmediatamente y ordenó mejorar las defensas del Muro Atlántico, tarea que encomendó a uno de sus comandantes favoritos: el mariscal de campo Erwin Rommel, convertido en héroe nacional tras sus hazañas al mando del Afrika Korps en la guerra del desierto. Rommel, que llevó a cabo numerosas visitas de inspección, no tardó en descubrir que el Muro Atlántico, tal y como lo presentaba la propaganda —que mostraba frecuentemente en los noticiarios impresionantes fortificaciones y grandes baterías de 406 mm con nombres como Lindemann o Todt—, solo existía en el Paso de Calais. Los puertos principales estaban bien defendidos con casamatas y búnkeres de hormigón; habían sido designados como *festung*, fortalezas que debían resistir hasta el último hombre. Pero la realidad era muy distinta en otras secciones, como en Normandía o Bretaña. En ellas existían algunos puntos fuertes, como la batería de Longues-sur-Mer (que defendía dos de las playas donde se produciría el desembarco, las de Gold y Omaha), pero por lo general se habían construido muy pocas fortificaciones, lo que comprometía la eficacia del sistema defensivo.

> En 1944, Rommel puso en marcha un ambicioso programa para reforzar el Muro Atlántico

A principios de 1944, con la energía que le caracterizaba, Rommel puso en marcha un ambicioso programa para mejorar las defensas del Muro Atlántico. En pocos meses se construyeron más de 4.000 estructuras y se colocó medio millón de obstáculos en las playas: troncos apuntalados formando un ángulo con cuchillas de acero en su extremo para desfondar las lanchas de desembarco o con minas antitanque; «erizos checos», vigas de metal unidas apuntando en distintos ángulos, y «puertas belgas», estructuras metálicas que debían dificultar el desembarco de carros de combate. Mientras, el ritmo de colocación de minas aumentó de 40.000 a un millón al mes, lo que elevó su número total a más de 6,5 millones en junio.

En algunas zonas, las medidas defensivas se extendieron hacia el interior para cubrir las posibles rutas de avance en caso de invasión, y especialmente para impedir el aterrizaje de planeadores que llevasen fuerzas aerotransportadas: se anegaron amplias zonas y se sembraron campos con postes de madera, conocidos como «espárragos de Rommel», para dañar aquellas aeronaves. También se llamaría así a los postes con minas que se hincaron en las playas para dañar las lanchas de desembarco, y que, como el resto de defensas emplazadas frente a las playas, eran invisibles durante la marea alta.

EL MURO ATLÁNTICO incluía Normandía y el Paso de Calais, dos regiones que cumplían con los requisitos para una invasión aliada masiva: playas accesibles (para las lanchas de desembarco, tanques y otros vehículos) que no estuvieran demasiado lejos de los puertos británicos o de Alemania, el objetivo final.

Rommel durante una gira de inspección en el Muro Atlántico, en 1944. En el cuello luce la Cruz de Hierro, que, junto con la orden Pour le Mérite, ganó en la primera guerra mundial.

GETTY IMAGES

ROMMEL, EL HÉROE TRÁGICO

EL MARISCAL DE CAMPO Erwin Rommel era el oficial alemán ideal: gallardo, resolutivo y ampliamente condecorado durante la Gran Guerra. En 1939 ascendió a general y demostró ser un maestro de la nueva táctica militar alemana, la *blitzkrieg* o guerra relámpago. En 1941 marchó al Desierto Occidental, donde logró una serie de asombrosas victorias al frente del Afrika Korps. Con la derrota del Eje en África fue enviado a Europa occidental, donde volvió a enfrentarse en el campo de batalla a su gran rival, el general Montgomery. En octubre de 1944, convaleciente en Alemania de las heridas sufridas en la campaña de Normandía, fue obligado a suicidarse por su relación con los implicados en el fallido atentado del 20 de julio contra Hitler.

LAS FUERZAS ALEMANAS EN FRANCIA

Siguiendo la directiva del Führer, pronto se empezaron a transferir a Francia unidades de otros frentes, y en mayo de 1944 había 58 divisiones alemanas (sobre un total de 295) estacionadas en Europa occidental. Estas fuerzas estaban agrupadas en el Comando del Ejército Oeste (Oberbefehlshaber West u OB West) y dependían del mariscal de campo Gerd von Rundstedt, un militar prusiano de la vieja escuela que, a pesar de su desagrado por Hitler, no estaba dispuesto a mover un dedo para reemplazarlo.

Rundsted tenía a dos grupos de ejército bajo su mando: el Grupo de Ejércitos G, que ocupaba el sur de Francia, y el Grupo de Ejércitos B, responsable de los sectores vitales de la costa del canal de la Mancha: el norte de Francia, Bélgica y los Países Bajos. Este Grupo de Ejércitos B estaba al mando de Rommel y contenía a su vez dos ejércitos: el 7.º Ejército, encargado de defender Bretaña y Normandía, y el 15.º Ejército, encargado de la región del Sena y el Paso de Calais.

Pero la Wehrmacht de 1944 no era la misma que había dominado Europa en 1940-1941. Después de tres largos años de amargos y costosos combates en Rusia se encontraba exhausta. Las pérdidas materiales y humanas habían sido inmensas: solo entre julio de 1943 y mayo de 1944 había perdido 41 divisiones en el este. A pesar de ello, poco antes de la invasión aliada la maquinaria de guerra alemana aún tenía capacidad para reunir a una gran cantidad de hombres, hasta cerca de 1,5 millones en Europa occidental: 900.000 pertenecían al Heer (el ejército de tierra), 350.000 a la Luftwaffe (la fuerza aérea) y 100.000 a la Kriegsmarine (la marina de guerra), aunque la aviación y la Marina alemanas, consumidas por los combates aéreos so-

bre Alemania y por la batalla del Atlántico (la pugna por romper las líneas marítimas de suministros entre EE. UU. y Gran Bretaña), no desempeñarían un papel relevante en la batalla por Francia que se avecinaba.

Las tropas que componían el ejército alemán en el oeste eran de calidad variable. Las divisiones de infantería regular, las unidades de granaderos y las excelentes divisiones de paracaidistas de la Luftwaffe tenían por lo general experiencia de combate y estaban equipadas adecuadamente. Contaban con buena artillería y con oficiales experimentados, pues a diferencia de los aliados, cuyas unidades eran en su mayoría bisoñas, los alemanes estaban curtidos por cuatro años de guerra. A ellos se sumaban 100.000 soldados que correspondían a las Waffen-SS, el cuerpo de combate de élite de las SS, que se contaban entre las tropas más preparadas, impulsadas por un gran fanatismo y una lealtad incuestionada hacia Hitler. Aun así, debido a las exigencias impuestas por la guerra, a comienzos de 1944 la estructura de la infantería alemana había sufrido recortes, y los 17.200 hombres que normalmente componían una división quedaron en 12.800.

La capacidad de estas fuerzas contrastaba con las más numerosas y menos efectivas divisiones «estáticas», llamadas así porque no contaban con elementos motorizados, de las que dependía la defensa del Muro Atlántico. Casi todas eran de nueva creación y estaban integradas en su mayoría por hombres de edad avanzada o demasiado jóvenes, algunos convalecientes procedentes del frente oriental, o incluso de no aptos médicamente. Su armamento también dejaba mucho que desear, pues se componía de una mezcla

EL *GENERALFELDMARSCHALL* O MARISCAL DE CAMPO VON RUNDSTEDT en una visita de inspección al Muro Atlántico el 18 de abril de 1944.

GAMMA-RAPHO / GETTY IMAGES

de armas capturadas en campañas anteriores. Algunas divisiones contenían incluso *Osbataillonen*, batallones formados por personal procedente de la URSS y de otros territorios ocupados por Alemania en el este, voluntario o reclutado de manera forzosa. Aunque estaban mandados por oficiales alemanes competentes, eran tropas mal adiestradas, desmotivadas y muy poco fiables; suponían hasta una sexta parte del 7.º Ejército. De las divisiones «estáticas» simplemente se esperaba que ocupasen posiciones defensivas fijas en la costa y aguantaran el mayor tiempo posible frente al enemigo.

PANZER, ¿PRIMERA LÍNEA O DEFENSA MÓVIL?

Los comandantes alemanes en el oeste sabían que, por sí solas —y teniendo en cuenta la debilidad de algunas unidades—, las defensas del Muro Atlántico no aguantarían el embate de la invasión aliada. Por ello coincidían en que la batalla se decidiría con el empleo de los medios acorazados, sin importar la superioridad aliada en el mar y en el aire. De las 58 divisiones en Europa occidental, los alemanes contaban con diez divisiones panzer y una división de granaderos panzer. Estas unidades formaban el Grupo Panzer Oeste y constituían la reserva acorazada del OB West, al mando del general Geyr von Schweppenburg. Con un total de 1.400 carros de combate y cañones autopropulsados, las divisiones panzer constituían una fuerza formidable. Sin embargo, los jefes militares no parecían ponerse de acuerdo sobre dónde y cómo debían utilizarse.

Rommel estaba convencido de que la única posibilidad de rechazar la invasión aliada era vencer al enemigo en las playas, y para eso era decisivo actuar durante las primeras 24 horas. Quería emplazar las divisiones

Los alemanes sabían que el empleo de fuerzas acorazadas decidiría la futura batalla

KEYSTONE-FRANCE / GETTY IMAGES

EL FACTOR HUMANO
El 27 de abril de 1944, una unidad alemana abandona la imponente casamata donde se aloja, en el curso de un ejercicio militar.

KEYSTONE-FRANCE / GETTY IMAGES

A LA ESPERA
Un soldado alemán observa la costa desde su puesto de vigilancia, a comienzos de junio de 1944. Del agua sobresalen los obstáculos conocidos como «espárragos de Rommel».

acorazadas lo más cerca posible de la costa, para que pudieran intervenir en el combate de inmediato. Esta estrategia iba en contra de los principios tradicionales de la doctrina militar alemana, que favorecía la guerra de movimiento. Pero Rommel, que tenía experiencia combatiendo contra británicos y norteamericanos en África, sabía que bajo la superioridad aérea aliada sería muy difícil para las columnas acorazadas alcanzar el frente trasladándose en pleno día por carreteras constantemente expuestas a los bombardeos; y si llegaban, no lo harían a tiempo.

Por otra parte, los generales al mando de las fuerzas acorazadas, principalmente Von Schweppenburg, no estaban de acuerdo con Rommel. Creían preferible mantener las divisiones panzer en la retaguardia y esperar a que los aliados hubieran desembarcado. Esta estrategia se basaba en su experiencia combatiendo contra los soviéticos en el frente oriental, donde la intervención de las fuerzas aéreas era escasa. Rundstedt, que no consideraba buen estratega a Rommel, creía que los panzer deberían agruparse en una región del interior para lanzarlos en un contraataque masivo una vez que los aliados hubieran penetrado la primera línea defensiva y se adentrasen en territorio enemigo. En Italia, por ejemplo, los alemanes ya habían logrado convertir invasiones anfibias en enfrentamientos estancados.

La controversia llegó a su clímax en los meses que precedieron a la invasión, pero solo Hitler podía tomar la decisión final. Rommel, que gozaba de un acceso al Führer mucho mayor que otros comandantes, se entrevistó con él en numerosas ocasiones para intentar convencerlo de su estrategia. Al mismo tiempo, Von Schweppenburg insistía en la necesidad de retener el grueso de las fuerzas panzer al norte y al sur de París, desde donde podrían llegar con más facilidad a la zona del Paso de Calais, donde se preveía el desembarco.

NAVE DE MONTAJE de Panzer V en una factoría alemana. *Panzer* es la abreviatura de *panzerkampfwagen*, vehículo de combate blindado.

BPK / SCALA, FIRENZE

A31

MONSTRUOS DE ACERO
Carros de combate Tiger en posición. Aunque su blindaje y su cañón de 88 mm los hacían temibles, su costosa producción hizo que entre agosto de 1942 y agosto de 1944 solo se fabricaran 1.347 unidades.

GETTY IMAGES

La decisión final de Hitler fue un compromiso desastroso, que agravó las complicaciones para lanzar un contraataque y no satisfizo a ninguna de las dos partes. Rommel recibió el control operacional de tres divisiones panzer, mientras que otras tres divisiones se asignaron al Grupo de Ejércitos G, en el sur de Francia. Las cuatro divisiones restantes permanecieron con el Grupo Panzer Oeste de Von Schweppenburg, pero quedarían bajo el control operacional del Alto Mando de la Wehrmacht (Oberkommando der Wehrmacht u OKW) y no se podrían movilizar sin la autorización expresa de Hitler.

Las divisiones panzer variaban en cuanto a su composición, pero sus carros de combate podían igualar cualquiera de los aliados. Los alemanes se habían beneficiado de la experiencia obtenida en Rusia, donde en 1941 habían hecho frente por primera vez a los carros pesados soviéticos. Bajo los auspicios del reconocido general Heinz Guderian, a quien Hitler nombró inspector general de las fuerzas acorazadas, se aumentó tanto su cantidad, potenciando los antiguos Panzer IV, como su calidad, con una nueva generación de carros: el Panzer V (Panther) y el Panzer VI (Tiger).

El Panther, creado para enfrentarse al T-34 soviético, era similar en cuanto a movilidad y armamento a sus homólogos aliados —el Sherman americano y los Churchill y Cromwell británicos—. Pero el Tiger, provisto de un cañón de 88 mm y protegido por una gruesa coraza, no tenía rival. Aunque ambos modelos, desarrollados con el apresuramiento propio de la guerra, adolecían de algunos problemas, su potencia en la batalla solo podía ser contrarrestada por la superioridad numérica de los carros enemigos.

Con los Panther y Tiger, una nueva generación de tanques renovó las fuerzas acorazadas alemanas

TODO A PUNTO
Miembros del Servicio Territorial Auxiliar, la rama femenina del ejército británico, hinchan las ruedas de los jeeps destinados a la invasión y estacionados en el Depósito Central de Artillería de Chilwell, en Nottingham.

ALAMY / CORDON PRESS

LA ISLA ESTÁ PREPARADA

En la primavera de 1944, Gran Bretaña era una enorme base militar. Los bosques del interior se habían convertido en centros para almacenar las ingentes cantidades de material que llegaban a través del Atlántico, a un ritmo de hasta 750.000 toneladas por mes. Bajo los árboles se amontonaban depósitos de municiones de artillería y cerca de las carreteras había hileras de carros de combate, camiones y *jeeps* que parecían no tener fin. En los cientos de aeródromos no había espacio para la excepcional abundancia de medios a disposición de las fuerzas aéreas: 13.000 aeronaves entre bombarderos, cazas y aviones de transporte. Mientras, alojados en campamentos por todo el sur de la isla, se concentraban más de dos millones de hombres de hasta doce nacionalidades diferentes. De ellos, 132.000 iban a participar en el Día D, el día del desembarco. Formarían parte de la primera oleada que desembarcaría en territorio enemigo, junto a las divisiones paracaidistas y más de 10.000 vehículos.

Para cruzar el canal de la Mancha (operación Neptune), los aliados reunieron la mayor armada de la historia, con siete mil embarcaciones que incluían 4.127 medios de desembarco de treinta tipos distintos, clasificados con múltiples nombres. Entre ellos figuraban los Landing Ship Tank (LST), de 100 metros de eslora, para el transporte de infantería, tanques y otros vehículos, cuyo fondo plano les permitía llegar hasta las playas, y los Landing Ship Infantry (LSI), transportes de infantería que, a cierta distancia de la costa, la transferían a lanchas de desembarco. Ambos contaban con versiones de menor tamaño, como los LCI (Landing Craft Infantry), que podían transportar hasta 180 hombres, y los LCT (Landing Craft Tank), que se usaron para el transporte de tanques (podían llevar entre tres y nueve) y otros vehículos, y como plataformas de cañones, piezas antiaéreas y de lanzamiento de cohetes durante el desembarco.

Aproximadamente solo la mitad de las embarcaciones eran lo bastante grandes como para cruzar el canal de la Mancha por sus propios medios. El resto, principalmente las lanchas de desembarco menores, con capacidad para 36 hombres o un tanque, deberían ser remolcadas o transportadas por buques de mayor tamaño. Con estas embarcaciones de fondo plano, los aliados podían desembarcar directamente en las playas tropas, carros de combate, equipo pesado y todo tipo de pertrechos.

Pero mantener la capacidad ofensiva de las fuerzas desembarcadas exigía un flujo constante de estos elementos, y los aliados no contarían con un puerto hasta la captura de Cherburgo. Para resolver este problema, los planificadores aliados diseñaron dos grandes puertos artificiales llamados Mulberry, con los que esperaban procesar las 12.000 toneladas diarias de suministros necesarias para apoyar a las fuerzas en combate. En astilleros de toda Inglaterra se trabajaba intensamente para construir unos inmensos cajones de acero y cemento llamados Phoenix, que serían remolcados hasta las costas de Normandía y hundidos en el lecho marino para servir como rompeolas. También se proyectó un oleoducto bajo el mar, llamado Pluto, que bombearía las 8.000 toneladas de combustible diarias requeridas por los vehículos de transporte y las divisiones acorazadas.

POR MAR Y POR TIERRA

La flota aliada incluía 1.213 buques de guerra, entre los que había embarcaciones de la Francia Libre, Canadá, Noruega, Polonia y Países Bajos: acorazados, cruceros y destructores, buques de escolta, minadores, cañoneros, torpederos... Frente a ellos, la Kriegsmarine solo podía oponer tres buques de tamaño superior al de un destructor. La escuadra estaba organizada en dos fuerzas operativas: la Fuerza Operativa Oeste (Task Force West), formada en su mayoría por buques de la

Para cruzar el canal de la Mancha, los aliados reunieron la mayor armada jamás concentrada en la historia

Armada de EE. UU., se encargaría de apoyar los desembarcos en el sector estadounidense, mientras que la Fuerza Operativa Este (Task Force East), compuesta por la Royal Navy (la Armada británica), debía asistir las operaciones en las playas anglocanadienses. A su vez, las dos Fuerzas Operativas estaban divididas en fuerzas de asalto naval, una por cada playa en las que se efectuaría el desembarco. Su misión consistía en escoltar a las embarcaciones de transporte hasta las zonas designadas y, una vez allí, dar apoyo de artillería con el bombardeo de las defensas alemanas en la costa.

Entretanto, a la espera del día señalado, los soldados llevaban a cabo un adiestramiento intensivo por tierra, mar y aire. Mientras los paracaidistas realizaban ejercicios de lanzamiento, las tripulaciones de los medios de desembarco aprendían a dejar en el punto fijado a las tropas y volver a los barcos para cargar otras, una maniobra que deberían realizar numerosas veces el Día D. En los campamentos, los soldados se ejercitaban para las pruebas que tendrían que pasar en el asalto a las playas, y los comandos perfeccionaban su instrucción en Escocia. Incluso se creó una zona de adiestramiento que reproducía las condiciones de batalla con fuego real, lo que provocó accidentes con soldados heridos y muertos. Entre abril y mayo se llevaron a cabo dos grandes ejercicios, Fabius y Tiger, con el desembarco de soldados y carros de combate en playas de la costa inglesa.

EL ENGAÑO

Los preparativos en el sur de Inglaterra no pasaron desapercibidos para los alemanes, que los interpretaron como signos de una invasión inminente. En enero de 1944, un espía alemán en la embajada británica de Ankara con el nombre en clave de Cicerón informó

EISENHOWER, el mariscal del Aire Arthur Tedder y Montgomery asisten a unas maniobras de preparación del Día D, el 25 de febrero de 1944.

ATAQUE CON TORPEDOS

SORPRESA ALEMANA DURANTE EL EJERCICIO TIGER

Una de las embarcaciones atacadas por lanchas torpederas alemanas durante el ejercicio Tiger, el 28 de abril de 1944, anclada en el puerto de Darmouth.

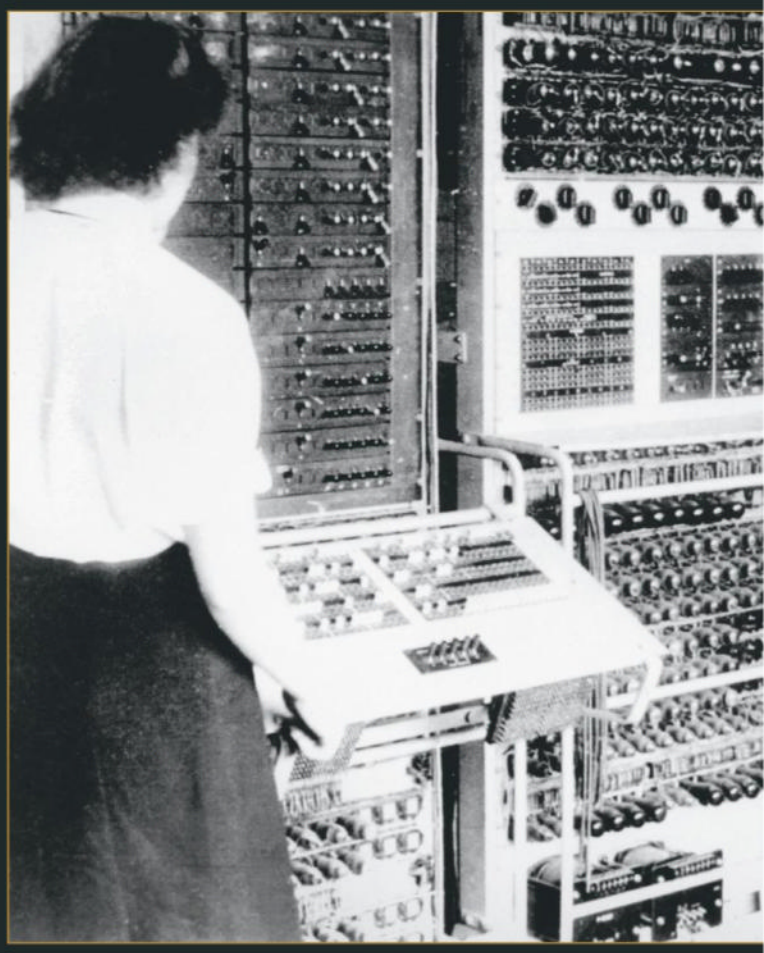
NATIONAL ARCHIVES, U.S. NAVY

A finales de 1943, el gabinete de guerra del Reino Unido comunicó a las autoridades del condado de Devon, en el suroeste de Inglaterra, que los 3.000 vecinos de la población costera de Slapton debían abandonar sus casas por tiempo indefinido. El ejército utilizaría su idílico pueblo como escenario para uno de los mayores ejercicios militares de los aliados. Para preparar el Día D, treinta mil efectivos simularían allí el futuro desembarco en la playa de Utah, acompañados de un bombardeo naval que debía habituar a las tropas a las duras condiciones de la batalla. La primera práctica tuvo lugar el 27 de abril de 1944, y quedó marcada por un error de coordinación que llevó a la artillería a bombardear a los hombres cuando estaban en la playa. Para empeorar las cosas, al día siguiente, a las dos de la madrugada, nueve lanchas torpederas alemanas, en patrulla rutinaria por el canal de la Mancha, se toparon con un convoy de ocho buques sin escolta que transportaba hombres y vehículos a la playa de Slapton y lo atacaron. Dos embarcaciones recibieron impactos directos de torpedo y se hundieron en minutos, y otras dos sufrieron graves daños, aunque pudieron llegar a puerto. En total murieron 946 estadounidenses (incluyendo los fallecidos por fuego amigo en las playas), muchos más de los que perecerían en Utah el Día D.

EL EJÉRCITO QUE NUNCA EXISTIÓ

UNA SOFISTICADA RED DE ENGAÑOS

El mayor desafío para la operación **Fortitude** era mantener la falsa amenaza del FUSAG (una inexistente fuerza de EE. UU.) tras el Día D para evitar un rápido despliegue alemán desde Calais hacia Normandía. Esta tarea recayó en los mejores **agentes dobles** del MI5 (el contraespionaje británico), quienes hincharon el organigrama militar aliado añadiendo unidades ficticias del FUSAG a las del 21.er Grupo de Ejércitos de Montgomery, que sería el que combatiría en realidad. A partir de los informes de Joan Pujol *(Garbo)*, Dusko Popov *(Triciclo)* y otros espías, Berlín concluyó que había **más de 90 divisiones** aliadas en Gran Bretaña (casi el doble de su número real), lo que permitiría a los aliados lanzar una segunda invasión por el Paso de Calais.

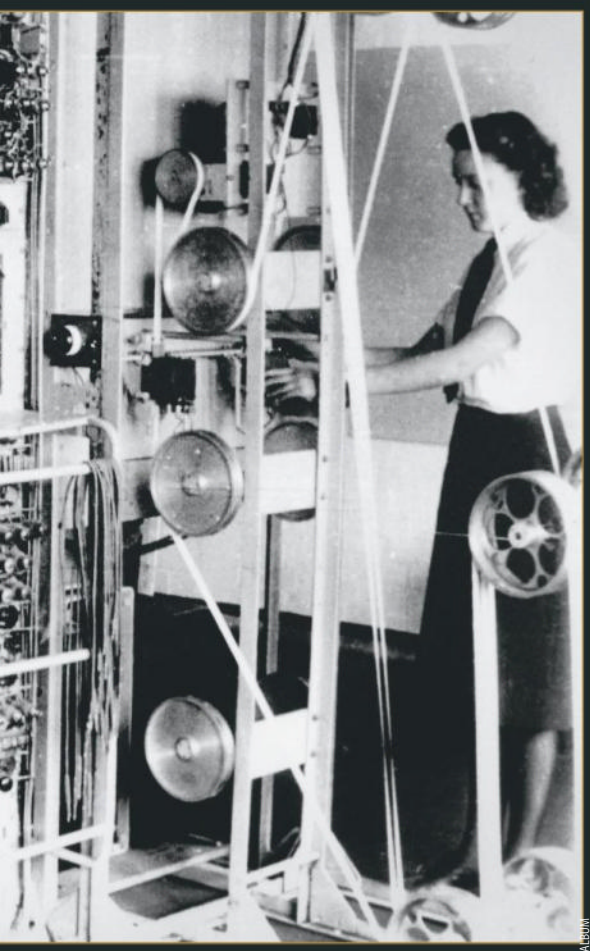


MÁQUINA ENIGMA alemana de cifrado (izquierda), cuyos mensajes eran descifrados con las computadoras Colossus (derecha) en Bletchley Park.
ALAMY / CORDON PRESS

de que ese año los aliados estaban decididos a abrir un segundo frente, y que no sería en los Balcanes; incluso dio el nombre de la operación (con un error): Overlock. En febrero, tras analizar la información de Cicerón, la inteligencia militar concluyó que se abriría un segundo frente con el probable nombre de Overlord, pero no en el Mediterráneo, que el ataque partiría de Inglaterra y tendría lugar durante el segundo trimestre del año. Pero se ignoraba lo más importante: dónde se iba a producir.

Entre la cúpula militar alemana existía cierto consenso en suponer que el desembarco se produciría en el Paso de Calais o en Normandía. El instinto de Hitler le hacía pensar en Normandía, pero —demostrando una contención poco usual— no mandó aumentar las defensas de la región. Por el contrario, la gran mayoría de jefes militares, y especialmente Rundstedt, pensaban que el desembarco se produciría en el Paso de Calais, en algún punto entre Dunkerque y la desembocadura del río Somme. No solo porque esta era la distancia más corta entre las costas británica y francesa (lo que facilitaba a los aliados el apoyo naval y aéreo, y simplificaba el transporte de suministros), sino porque estaba a menos de 300 kilómetros de la frontera alemana, siendo la ruta más rápida para alcanzar el Rin y adentrarse en la región del Ruhr, el corazón industrial del Reich.

Las sospechas alemanas se vieron aparentemente confirmadas por las hábiles operaciones aliadas de desinformación. La operación Bodyguard, uno de los engaños más ambiciosos de la historia militar, se llevó a cabo para confundir al alto mando alemán sobre el lugar del desembarco, y en su desarrollo fue decisiva la capacidad de los criptógrafos aliados para descifrar los mensajes codificados por la máquina Enigma alemana.



ALBUM

BRIDGEMAN / ACI

BRIDGEMAN / ACI

TANQUE SHERMAN inflable en un campamento de Yorkshire. Es una las numerosas armas falsas del FUSAG creadas para la operación Fortitude Sur para engañar a los aviones de reconocimiento alemanes.

JOAN PUJOL, un agente doble catalán con el nombre en clave de «Garbo», contribuyó decisivamente a Fortitude Sur con su ficticia red de espías en suelo británico, que convenció a los alemanes de que el desembarco tendría lugar en Calais.

Su núcleo era un plan llamado Fortitude, a su vez dividido en dos. Fortitude Norte debía convencer a los alemanes de que los aliados atacarían Noruega, donde estaban acantonadas hasta 12 divisiones de la Wehrmacht que los aliados querían fijar allí para evitar que se desplazaran hasta el norte de Francia. Con tal fin se creó un ficticio 4.º Ejército británico acuartelado en Escocia, para simular un hipotético ataque en Noruega.

Fortitude Sur era el plan principal. Se había elaborado para hacer creer a los alemanes que cualquier acción en Normandía sería únicamente un ataque disuasorio para distraer divisiones alemanas del verdadero punto del desembarco, el Paso de Calais. Con la creación de divisiones fantasma, carros de combate inflables, aviones de madera y 250 lanchas de desembarco, los aliados lograron crear la ilusión de la existencia del Primer Grupo de Ejércitos de Estados Unidos (FUSAG), estacionado en el sureste de Inglaterra, cerca de Dover. Para hacer el engaño más convincente, sus inexistentes once divisiones se pusieron al mando del general George S. Patton, el comandante aliado más temido por los alemanes, y se estableció un tráfico de radio constante entre los cuarteles generales de varias unidades falsas.

Los mensajes descifrados por los criptógrafos de Bletchley Park, y designados en su conjunto como Ultra, permitieron a los aliados comprobar el rotundo éxito del plan Fortitude Sur. Después de interceptar durante varios meses mensajes relacionados con Overlord, Bletchley informó: «Evidencia reciente sugiere que el enemigo considera completos los preparativos aliados. Espera desembarco inicial en Normandía o Bretaña seguido de la invasión principal en el Paso de Calais». Los aliados no imaginaron hasta qué punto iba a resultar convincente semejante engaño, pues incluso

KEYSTONE-FRANCE / GETTY IMAGES

EFECTOS DEL BOMBARDEO llevado a cabo el 27 de mayo de 1944 por B-26 Marauder estadounidenses en el puente de Bezons sobre el Sena, perteneciente a la línea férrea que unía París con la ciudad de Le Havre, en Normandía, para impedir el envío de convoyes a esta región.

una vez comenzada la invasión, un gran número de divisiones alemanas permanecerían lejos del campo de batalla normando, a la espera de aquel segundo desembarco que nunca se produjo.

LA SUPREMACÍA AÉREA ALIADA

Los planes para confundir a los alemanes se vieron favorecidos por el hecho de que la Luftwaffe había cesado prácticamente toda forma de reconocimiento aéreo sobre Gran Bretaña. Desde el verano de 1943, los aliados habían puesto en marcha la operación Pointblank, destinada a acabar con las fábricas de aeronaves mediante bombardeos y a reducir el número de cazas alemanes con acciones ofensivas. En poco menos de un año, la 8.ª Fuerza Aérea de la USAAF (las Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos) destruyó el poder de la Luftwaffe, a lo que contribuyó la introducción de cazas de largo alcance, como el P-51 Mustang. Entre enero y mayo de 1944, la Luftwaffe perdió a 2.262 pilotos, muchos de ellos con una experiencia que los hacía irreemplazables. Con un nivel de bajas inasumible, los alemanes tuvieron que retirar cazas en el oeste para defender el espacio aéreo del Reich de los bombardeos aliados. De este modo, cuando llegó el Día D, la 3.ª Flota Aérea de la Luftwaffe, acuartelada en los aeródromos del norte de Francia, apenas disponía de 500 aparatos, un centenar de los cuales eran cazas.

Con el control de los cielos surgió entre los comandantes de las fuerzas aéreas aliadas una intensa polémica sobre la mejor forma de emplear la potencia aérea.

El general Carl Spaatz, comandante de las Fuerzas Aéreas Estratégicas de EE. UU. en Europa, era partidario de seguir con la operación de destrucción de la Luftwaffe, además de bombardear sistemáticamente la industria petrolera y las fábricas de carburantes sintéticos, en lo que se conoció como el «plan petróleo». Consideraba el combustible como el producto esencial de la guerra moderna y la forma más efectiva de inutilizar el esfuerzo de guerra alemán.

Por su parte, el mariscal del Aire Arthur Harris, al mando del Comando de Bombarderos de la RAF, insistía en la necesidad de seguir con los bombardeos nocturnos sobre las ciudades alemanas, pues estaba convencido de que la derrota definitiva de Alemania solo se conseguiría con la destrucción de su tejido industrial. Tanto él como Spaatz se mostraban reticentes a desviar sus escuadrones de bombarderos pesados para apoyar la futura invasión.

Las divergencias en torno a los objetivos de los ataques estratégicos continuaron hasta abril de 1944, cuando Eisenhower, para no comprometer el éxito de Overlord, tomó el control de las fuerzas aéreas a través de su adjunto, el mariscal del Aire Arthur Tedder. Este logró imponer su propio plan: el «plan transporte», que preveía una ofensiva de bombardeos sobre las líneas de ferrocarril para aislar la zona de desembarco, y así limitar la posibilidad de que las reservas alemanas pudieran llegar al frente. Existían dudas y temores sobre las consecuencias del plan para la población civil de Francia y Bélgica, pero las primeras incursiones sobre centros ferroviarios cerca de París sugirieron que las tripulaciones eran capaces de atacar sus objetivos con precisión, limitando el número de bajas civiles.

En los meses previos al desembarco, la aviación aliada dañó gravemente la red de ferrocarril francesa

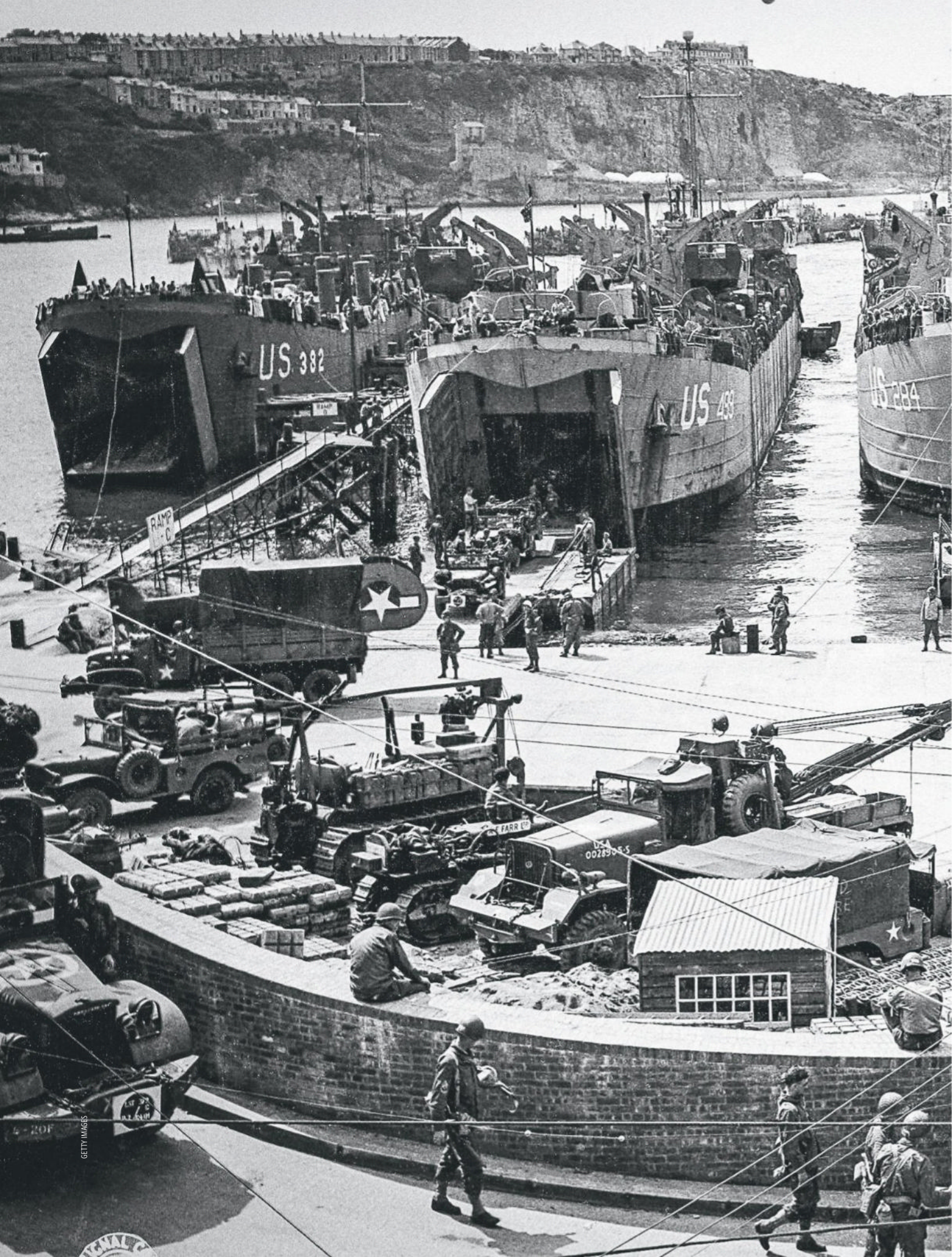
En los meses previos al inicio de la invasión, la ofensiva llevada a cabo por los bombarderos de la RAF y la USAAF dañó gravemente la red de ferrocarril usada por los alemanes. En total se bombardearon 72 enclaves ferroviarios en Francia, Bélgica y Alemania: cocheras de locomotoras, plataformas giratorias y playas de maniobras fueron inutilizadas por las bombas. En mayo, unos 500 cazas y bombarderos llevaron a cabo la operación Chattanooga Cho Cho, proyectada específicamente contra las locomotoras y otro material rodante, y redujeron el número de vagones de 70.000 a 10.000 (la operación Overlord preveía el futuro desembarco de locomotoras, miles de kilómetros de raíles y material ferroviario para sortear los efectos de esta destrucción).

Al mismo tiempo, los cazabombarderos de la 9.ª Fuerza Aérea estadounidense aislaron la zona de desembarco con la destrucción de los principales puentes sobre el Sena al este y el Loira al oeste. Para no dar pistas a los alemanes sobre dónde se iba a producir el desembarco, se amplió la zona de ataque aéreo desde Países Bajos hasta Dinamarca.

LA CUENTA ATRÁS PARA EL DÍA D

Entre el 23 de mayo y el 2 de junio, los comandantes aliados hicieron una gira para inspeccionar las tropas y charlar con los hombres que estaban a punto de embarcarse en «la gran cruzada» que pondría fin a la «tiranía nazi», según palabras del propio Eisenhower. Todo estaba preparado para el Día D; decenas de miles de vehículos eran sometidos a una última y definitiva inspección, los paracaidistas recibían en los aeródromos las últimas instrucciones sobre su misión y, en los campamentos del sur de Inglaterra, las tropas que asaltarían las playas eran informadas en sesiones especiales y recibían el equipo necesario.

Se procedió a distribuir moneda de ocupación y píldoras para el mareo, se revisaron las armas y comenzó la complicada tarea de embarcar hombres y máquinas, que se extendió durante cinco días. Algunas embarcaciones abandonaron los puertos y se dirigieron a las zonas de concentración, donde esperarían la orden de zarpar.



GETTY IMAGES

EL EMBARQUE
Jeeps y camiones embarcan en cuatro Landing Ship Tank el 1 de junio de 1944 en el puerto de Brixham (Devon).

Ahora todo dependía de la climatología. El Día D estaba programado para el 5 de junio, pero los últimos partes meteorológicos eran preocupantes: anticipaban tiempo tormentoso con lluvias y fuertes vientos. Las nubes bajas y la mala visibilidad también presentaban un problema, pues con toda seguridad impedirían el despliegue de las fuerzas aéreas. Montgomery estaba decidido a continuar, pero Eisenhower tenía claro que el éxito de la operación dependería de la superioridad aérea aliada, y en el último momento decidió posponer la operación durante 24 horas. Algunas embarcaciones, que ya habían partido de camino a la zona de concentración, tuvieron que dar la vuelta. Decepcionados e inquietos, los hombres deberían permanecer amontonados en los buques hasta que llegara de nuevo la orden de partir.

LA DECISIÓN FINAL

Aquella misma noche se convocó una reunión para tomar una decisión definitiva. El pronóstico del tiempo seguía siendo incierto, pero el equipo de meteorólogos informó de una pequeña oportunidad. Por el Atlántico se acercaba una cresta de altas presiones que debía traer una ligera mejora del tiempo para la noche del día 5, aunque no se podía asegurar su curso.

Era una decisión difícil de tomar. Si se optaba por seguir adelante, el mal tiempo podía hacer fracasar la operación, dando al traste con años de preparativos; y si se aguardaba una ocasión mejor habría que posponer la invasión hasta el 19 de junio, cuando las condiciones de la marea y la luna volverían a ser favorables. Durante esas dos semanas, que sin duda tendrían un efecto desmoralizador sobre las tropas, los alemanes podrían seguir fortificando sus posiciones. La decisión de los comandantes aliados fue unánime, y Eisenhower, que tenía la última palabra, dio el visto bueno: la operación Overlord comenzaría en la madrugada del 6 de junio. Nadie lo sabía, pero aquella noche Eisenhower iba a escribir una nota en la que asumía la responsabilidad de la operación en el caso de que fracasara. La suerte estaba echada.

GETTY IMAGES

PALABRAS DE ALIENTO
En la tarde del 5 de junio, el general Eisenhower anima a los hombres del 502.º Regimiento de Infantería Paracaidista de la 101.ª División Aerotransportada de EE. UU., que se preparan para partir a Normandía y lanzarse allí antes del amanecer del día D.

JOHN PARROT / GETTY IMAGES

EL MOMENTO DECISIVO
Soldados del 16.º Regimiento de la 1.ª División de Infantería de EE. UU., llegados en la primera oleada, marchan hacia la playa de Omaha bajo el fuego enemigo tras abandonar la barcaza de desembarco (una LCVP o «barco Higgins»).

CAPÍTULO III

DÍA D, LA INVASIÓN

El martes 6 de junio de 1944, las fuerzas aerotransportadas y la flota aliada sorprendieron por completo a las fuerzas alemanas que defendían Normandía, y tras una jornada de cruentos combates aseguraron una amplia cabeza de puente

DESAFÍO
El 6 de junio, comandos británicos se dirigen hacia la playa de Sword a bordo de una lancha de desembarco.

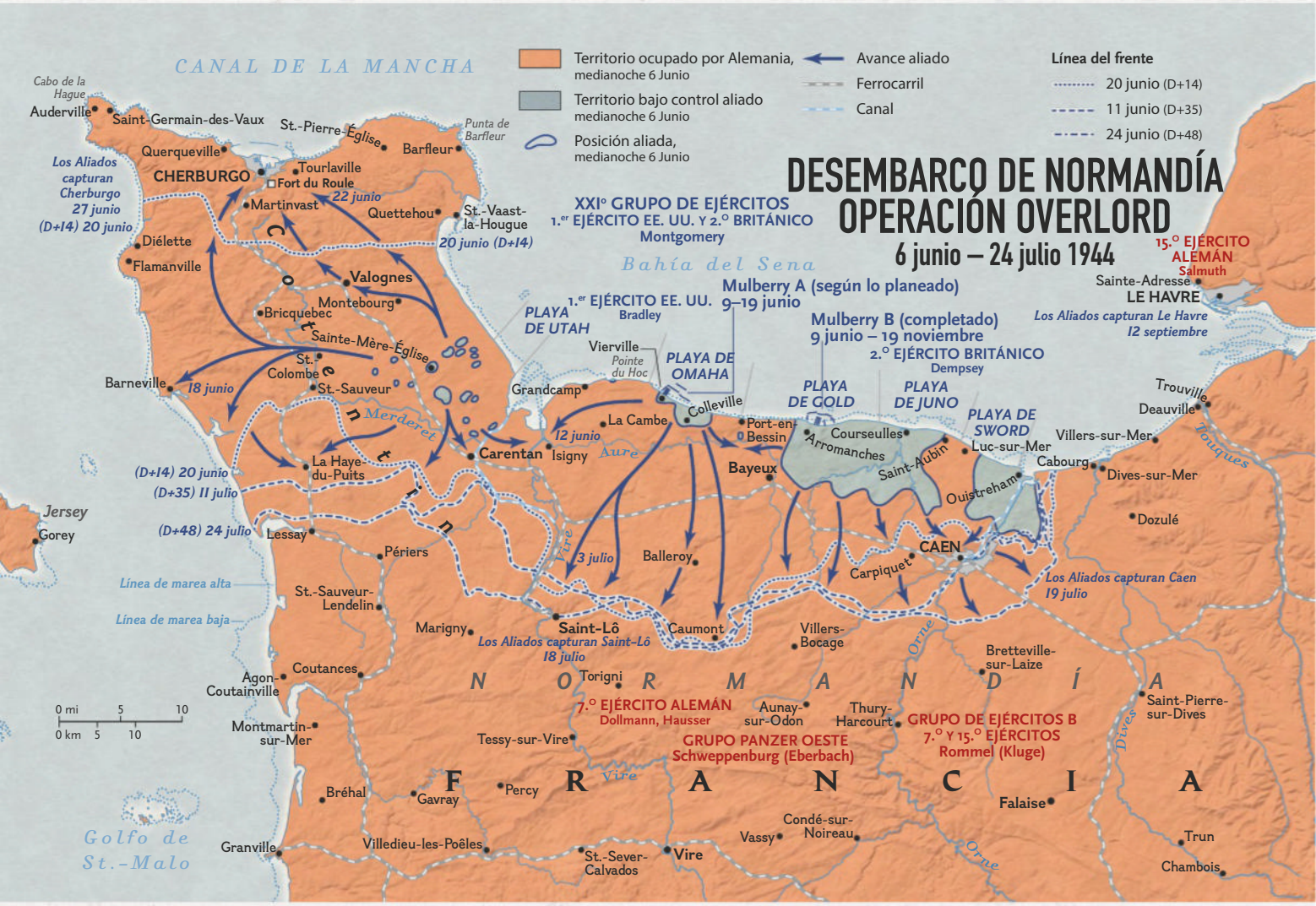
IWM / GETTY IMAGES

Para cualquiera que en la tarde del 5 de junio viera la enorme flota aliada abandonar sus fondeaderos en la costa inglesa, el espectáculo debió de ser impresionante. Durante las horas de oscuridad, los grandes convoyes que llevaban a los soldados hacia las playas normandas avanzaron impasibles por las agitadas aguas; frente a ellos, las flotillas de dragaminas abrían canales seguros para cada una de las dos fuerzas operativas, la estadounidense y la anglocanadiense. En las embarcaciones de transporte, miles de hombres se consumían en la espera. Algunos intentaban dormir, otros jugaban a cartas, pensaban en sus familias o cavilaban sobre los peligros de la tarea que tenían por delante. Todos los mandos eran conscientes de que se trataba de un momento histórico. Habían pasado cuatro años desde la apresurada retirada de Dunkerque, y ahora los aliados volvían al continente para asestar un golpe decisivo a Hitler. Sin embargo, para cuando avistasen la costa la batalla ya habría empezado: el primer asalto no llegó por mar, sino que vino del cielo.

EL ASALTO AEROTRANSPORTADO

Unos minutos después de la medianoche tomaron tierra silenciosamente en Normandía los heraldos de la invasión: los *pathfinders* o exploradores. La misión de estos grupos especiales de paracaidistas de EE. UU. consistía en moverse sigilosamente por territorio enemigo para colocar radiobalizas y señales luminosas en los campos, marcando las zonas de lanzamiento de otros paracaidistas que no tardarían en llegar. Estos viajaban a bordo de los 1.200 aviones que estaban cruzando el canal de la Mancha con tres divisiones aerotransportadas, unos 18.000 hombres cuyos objetivos eran los dos extremos de la zona de desembarco, delimitada por las playas de Utah al oeste y Sword al este.

La 82.ª y la 101.ª divisiones aerotransportadas de EE. UU. fueron lanzadas más allá de la playa de Utah, que, como la vecina playa de Omaha, recibiría el asalto, al alba, de tropas estadounidenses llegadas por mar. La 6.ª División Aerotransportada británica fue lanzada al



COMBATES SIN TREGUA

LA LUCHA POR NORMANDÍA

El mapa superior muestra la lenta expansión de la cabeza de playa aliada en Normandía desde el 6 de junio, el Día D, hasta el 24 de julio, la víspera de la ruptura del frente alemán. Al oeste, en junio, las tropas del 1.er Ejército de EE. UU., lideradas por Omar Bradley, y más tarde parte de su 12.º Grupo de Ejércitos, se abrieron camino por la península de Cotentin hasta el gran puerto de Cherburgo. Al este, las fuerzas británicas y canadienses del 21.º Grupo de Ejércitos de Montgomery toparon con una dura oposición de las divisiones panzer alemanas alrededor de Caen. Los soldados estadounidenses hallaron una resistencia similar mientras avanzaban hacia el sur desde Carentan, por debajo de la playa de Utah. Aunque el *bocage* (los densos setos que rodeaban los campos de cultivo normandos) frenó su avance, el 18 de julio tomaron la ciudad de Saint-Lô. Desde este punto, el 25 de julio se puso en marcha la acción decisiva: la Operación Cobra, que rompió las líneas alemanas.

LA MAÑANA del 6 de junio, la prensa británica daba la noticia de la invasión.

GETTY IMAGES

este de la playa de Sword, que junto a las de Gold y Juno serían asaltadas por británicos y canadienses.

Los paracaidistas británicos fueron los primeros en pisar suelo normando, donde aterrizaron a bordo de planeadores Horsa remolcados por bombarderos Halifax. Su misión era tomar los estratégicos puentes sobre el canal de Caen y el río Orne, situados al este de la playa de Sword y de la estratégica ciudad de Caen —el principal objetivo de las fuerzas británicas—. La toma de los puentes debía impedir que los alemanes enviaran refuerzos a las playas, sellando la zona de desembarco. Los pilotos de los planeadores hicieron un aterrizaje casi perfecto, lo que permitió capturar ambos puentes en pocos minutos. Otros soldados se concentraron en la batería alemana de Merville, que amenazaba la playa de Sword, para neutralizarla antes de que pudiera concentrar sus supuestos cañones de 150 mm sobre las fuerzas de desembarco. La prodigiosa actuación de los 150 hombres que asaltaron aquel formidable complejo (la mitad de ellos fueron bajas) acabó en decepción al descubrir que las casamatas no contenían piezas de gran calibre, sino cañones checos de la primera guerra mundial. Los británicos también aseguraron la zona entre Caen y el mar con la voladura de los puentes sobre el río Dives, más al oeste, para impedir que llegaran refuerzos enemigos a las zonas del desembarco.

La actuación de la 6.ª División fue la única que esa noche se desarrolló según el plan. El asalto de las fuerzas norteamericanas resultó mucho más caótico. Llegaron en aviones Douglas C-47 Skytrain (que los británicos llamaban Dakota), en cuyo interior se agolpaban entre 16 y 22 paracaidistas, abrumados por los más de 30 kilos de peso de su equipo; otros aparatos remolcaban planeadores Waco cargados con *jeeps*, armas antitanque, munición y suministros médicos. Al alcanzar la costa de la península de Cotentin, una densa niebla puso en

PARACAIDISTAS de la 6.ª División Aerotransportada británica sincronizan sus relojes en la noche del 5 de junio, antes de partir hacia Francia.

IWM / GETTY IMAGES

riesgo a los C-47, que hasta entonces habían volado en compactas formaciones en V. Los pilotos no podían ver nada y tenían miedo de chocar con los aviones cercanos. La confusión se hizo mayor al salir de las nubes, pues empezaron a recibir un intenso fuego de las baterías antiaéreas alemanas, cuyas balas trazadoras dibujaban arcos luminosos en la noche. De vez en cuando, algún avión caía envuelto en una bola de fuego. Los pilotos tuvieron que realizar todo tipo de maniobras evasivas, lo que dificultó la preparación de los paracaidistas, que efectuaban las últimas comprobaciones de su equipo. Estaban a escasos minutos de las zonas marcadas por los *pathfinders*; cuando la luz sobre la puerta cambiara de rojo a verde, debían lanzarse hacia el oscuro abismo.

En este punto, los aviones debían reducir la velocidad a unos 175 kilómetros por hora en preparación para el lanzamiento, pero la mayoría no lo hicieron, lo que dio a más de uno una buena sacudida. La actuación de algunos pilotos, que perdieron el rumbo por culpa de una navegación poco precisa o una reacción desproporcionada frente al fuego antiaéreo, agravó el riesgo del lanzamiento. Los paracaidistas debían saltar a unos 200 metros de altura, pero en algún caso los pilotos los soltaron a menos de 150 metros, y los paracaídas apenas tuvieron tiempo de abrirse, causando fracturas de piernas y tobillos al impactar contra el suelo; algunos pilotos los lanzaron tan bajo que los paracaídas no se abrieron, dejando tras de sí una hilera de muertos.

Otros paracaidistas sufrieron durante el descenso el ataque de las ametralladoras alemanas, y algunos tuvieron la mala suerte de caer sobre posiciones enemigas, siendo capturados en el acto. Para dificultar la llegada de fuerzas aerotransportadas, los alemanes habían inundado una amplia extensión, lo que provocó que algunos paracaidistas se ahogaran al tomar tierra, antes de poder deshacerse de los arneses y de su pesado equipo.

> Un paracaidista quedó colgando del campanario de la iglesia de Sainte-Mère-Église y se hizo el muerto

A causa de las dificultades para lanzar a los paracaidistas y las fuertes rachas de viento, la 101.ª División quedó dispersa en un área de 40 kilómetros de longitud por 15 de anchura. Algunos soldados entraron en las casas de los perplejos habitantes locales para preguntar dónde se encontraban y, para su frustración, descubrieron que en ciertos casos habían caído a varios kilómetros de su zona de lanzamiento. La sensación imperante entre muchos paracaidistas fue la de encontrarse solos en territorio enemigo, y dedicaron gran parte del día a formar pequeños grupos con la fuerza suficiente para llevar a cabo acciones contra los alemanes. Para encontrarse en la oscuridad llevaban un juguete muy popular: *crickets*, «grillos», una hoja de acero que producía un chasquido al apretarla y al soltarla; cuando respondía otro sonido igual, sabían que era un soldado amigo. Otros preferían utilizar la palabra clave *flash* («relámpago»), que debía ser contestada por *thunder* («trueno»).

LA PRIMERA POBLACIÓN LIBERADA

La 82.ª División tuvo más suerte que la 101.ª, en parte gracias a una mayor destreza de los pilotos, y cayó más unida en la zona de operaciones prevista, en los alrededores de la localidad de Sainte-Mère-Église, un cruce de caminos vital a pocos kilómetros de la playa de Utah. Algunos cayeron en el pueblo, donde ardía un edificio que los iluminó y permitió a los alemanes dispararles a placer; un paracaidista quedó atrapado en el campanario de la iglesia, donde permaneció suspendido durante horas haciéndose el muerto. Mientras, sus compañeros, que habían aterrizado en los alrededores, se organizaron rápidamente en grupos y con gran determinación empezaron a avanzar hacia el centro de la localidad. Tras algunos combates dispersos, en poco más de una hora lograron que los alemanes se retiraran, izando la bandera estadounidense en el ayuntamiento. Fue la primera población liberada de Francia.

UN DURO ATERRIZAJE
En la imagen, planeadores estadounidenses Waco sobre el suelo de Normandía la mañana del 6 de junio; los Douglas C-47 que los transportaban se alejan del lugar.

ULLSTEIN BILD / GETTY IMAGES

FRED RAMAGE/ GETTY IMAGES

FUERZAS DE EE. UU. marchan ante el templo de Sainte-Mère-Église, población liberada por los miembros de la 82.ª División Aerotransportada.

Poco a poco, los alemanes fueron conscientes de que había comenzado el ataque que esperaban desde hacía tiempo. Pero los altos mandos dudaron al recibir las primeras noticias. Estaban convencidos de que los aliados lanzarían incursiones de distracción antes de la operación decisiva, lo que los llevó a no emplear sus reservas y a mantener las fuerzas panzer a la espera hasta estar seguros de dónde se iba a producir el ataque principal. Para confundirlos más, los aliados realizaron operaciones de diversión más al oeste, con el lanzamiento de millones de paquetes de tiras de aluminio sobre el mar desde aviones en la zona de Le Havre y el Paso de Calais a fin de simular los reflejos de radar producidos por una flota invasora, y con el avance de embarcaciones cuyo intenso tráfico de radio debía reforzar aquella impresión.

Por otra parte, la naturaleza del asalto aerotransportado, que no se desarrollaba en un lugar preciso, complicaba planear un contraataque. A esta incertidumbre contribuyeron los *Ruperts*, 400 falsos paracaidistas soltados en zonas alejadas de los verdaderos puntos de lanzamiento para confundir a los alemanes: eran muñecos equipados con petardos que estallaban al chocar con el suelo, simulando el disparo de fusiles.

A las dudas y la confusión se le sumó la falta de un liderazgo efectivo durante las cruciales primeras horas de la invasión: Rommel se encontraba en Alemania, la mayoría de los comandantes locales de Normandía estaban en Rennes para una conferencia y Hitler dormía en el Berghof, su residencia de los Alpes Bávaros.

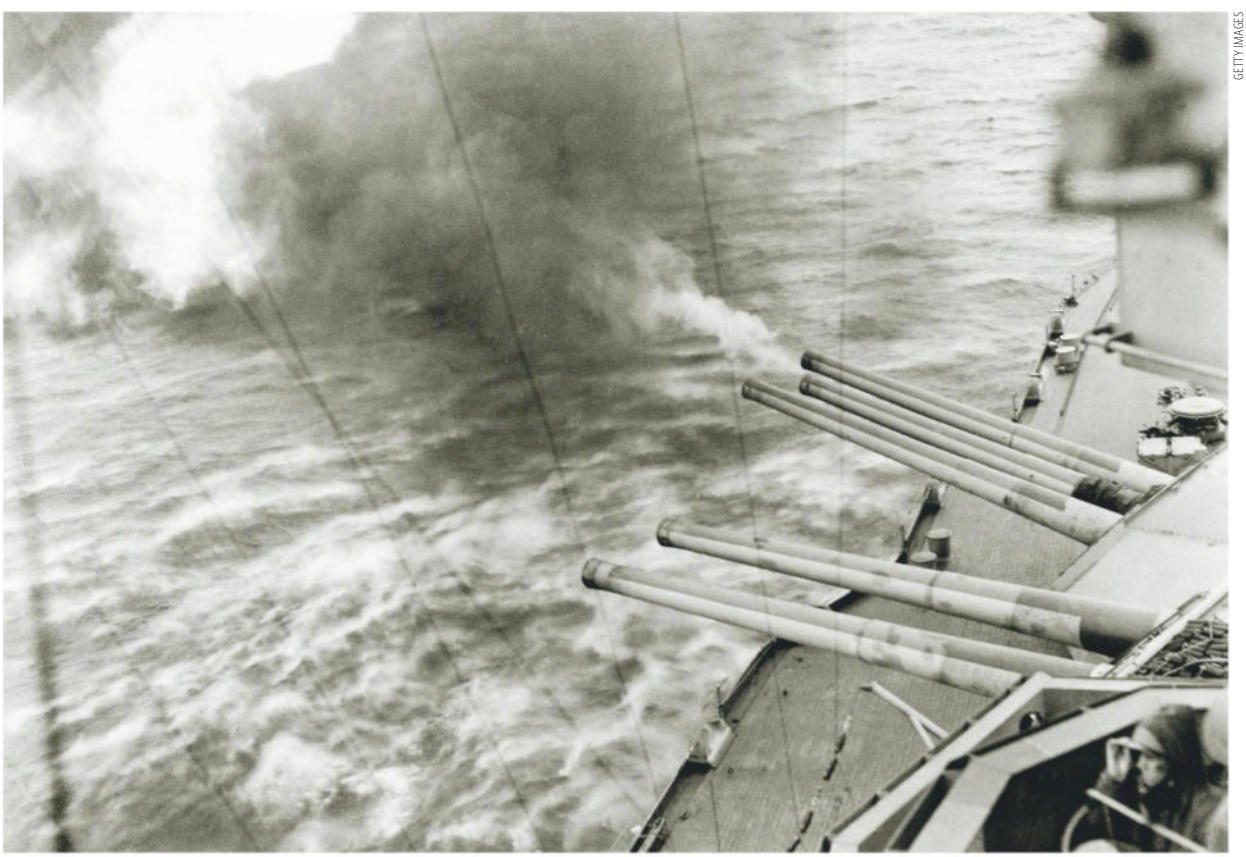
DESEMBARCO EXITOSO EN UTAH

Aproximadamente a las dos de la madrugada, la fuerza naval U, que debía desembarcar en la playa de Utah, alcanzó la zona de agrupamiento, a unos 20 kilómetros de

la península de Cotentin. Allí, en el flanco oeste de la invasión, la hora del desembarco se había fijado para las 6.30, poco después del amanecer, cuando la marea estaba en su punto más bajo. Con ello, las lanchas de desembarco evitarían gran parte de los obstáculos que los alemanes habían colocado en previsión de un ataque con marea alta. Sin embargo, esto significaba que los soldados debían atravesar entre 70 y 100 metros de playa expuestos a los ataques de los defensores. El desembarco no tendría lugar simultáneamente en las cinco playas, pues a causa de las variaciones en la marea (que en el canal de la Mancha pueden ser de varios metros en pocos minutos), se fijaron tres horas distintas.

Utah era la más occidental de todas las playas donde se debía producir el desembarco, y también la más importante, dado que era el punto de partida para conquistar el gran puerto de Cherburgo. En caso de que fracasara el ataque en el resto de sectores, se hubiera podido reforzar Utah para establecer una cabeza de puente en la península de Cotentin y asegurar la captura de aquella ciudad. Pero también era la playa más vulnerable, ya que quedaba aislada de las demás por la desembocadura del río Vire; de ahí que hubiera sido reforzada con las dos divisiones aerotransportadas estadounidenses. Ocupar aquel sector era competencia del VII Cuerpo de Ejército al mando de un enérgico comandante, el mayor general J. Lawton Collins. La 4.ª División de Infantería lideraría el desembarco, con el 8.º Regimiento en vanguardia: 20 barcazas con un total de 600 hombres, a los que seguirían oleadas sucesivas durante todo el día y hasta la noche.

Unos veinte minutos antes del amanecer, hacia las 5.30, la flota anclada frente a Utah comenzó a descargar su artillería sobre las posiciones enemigas. Entre



GETTY IMAGES

LOS CAÑONES del acorazado USS Nevada (BB-36) disparan sobre la batería de Azeville, al norte de la playa de Utah, la mañana del 6 de junio.

aquellas naves se contaban poderosos navíos como el acorazado USS Nevada, que barrió la línea de costa con repetidas andanadas de sus cañones de 356 mm. A ello le siguió, 20 minutos antes del desembarco, el ataque de 276 bombarderos B-26 que dejaron caer más de 500 toneladas de explosivo sobre las defensas alemanas. Por último, varias lanchas lanzacohetes saturaron las playas con el lanzamiento de sus 1.000 cohetes en salvas sucesivas. Pero los resultados de esta tormenta de acero y fuego —que también se desencadenó sobre el resto de playas— fueron decepcionantes. Alguna que otra posición de artillería quedó inutilizada, pero por lo general, los defensores conservaron su capacidad de combate.

Entre las densas nubes de humo y polvo levantadas por el bombardeo, la playa se volvió casi invisible, y cuando los timoneles se dispusieron a recorrer el trayecto final no fueron conscientes de que una fuerte corriente los había desviado de su rumbo. De modo que, cuando las primeras barcazas abrieron sus rampas, lo hicieron a 1.800 metros del punto previsto, lo que fue una suerte, pues las defensas del enemigo en esa zona eran más ligeras. Con el agua hasta la cintura, los hombres de la primera oleada iniciaron la marcha hasta la playa. En ese momento hicieron su aparición los primeros tanques Sherman anfibios, que trepaban con sus orugas por la arena. Salvo alguna explosión que hostigaba a las tropas de vez en cuando, el enemigo no opuso una verdadera resistencia. En pocos minutos, los primeros estadounidenses atravesaron la playa y rebasaron las dunas, dispuestos a internarse en las posiciones enemigas.

Alrededor de las 10.00, poco después de haber limpiado la playa de obstáculos, los batallones de vanguardia y los Sherman abandonaron Utah en dirección al

Con el agua hasta la cintura, los hombres de la primera oleada empezaron a marchar hasta la playa

A CUBIERTO
Un proyectil alemán de 88 mm explota en la playa de Utah. En primer término, dos soldados de EE. UU. se resguardan del fuego enemigo.

GETTY IMAGES

PLAYAS DECISIVAS

LA RUPTURA DEL MURO ATLÁNTICO

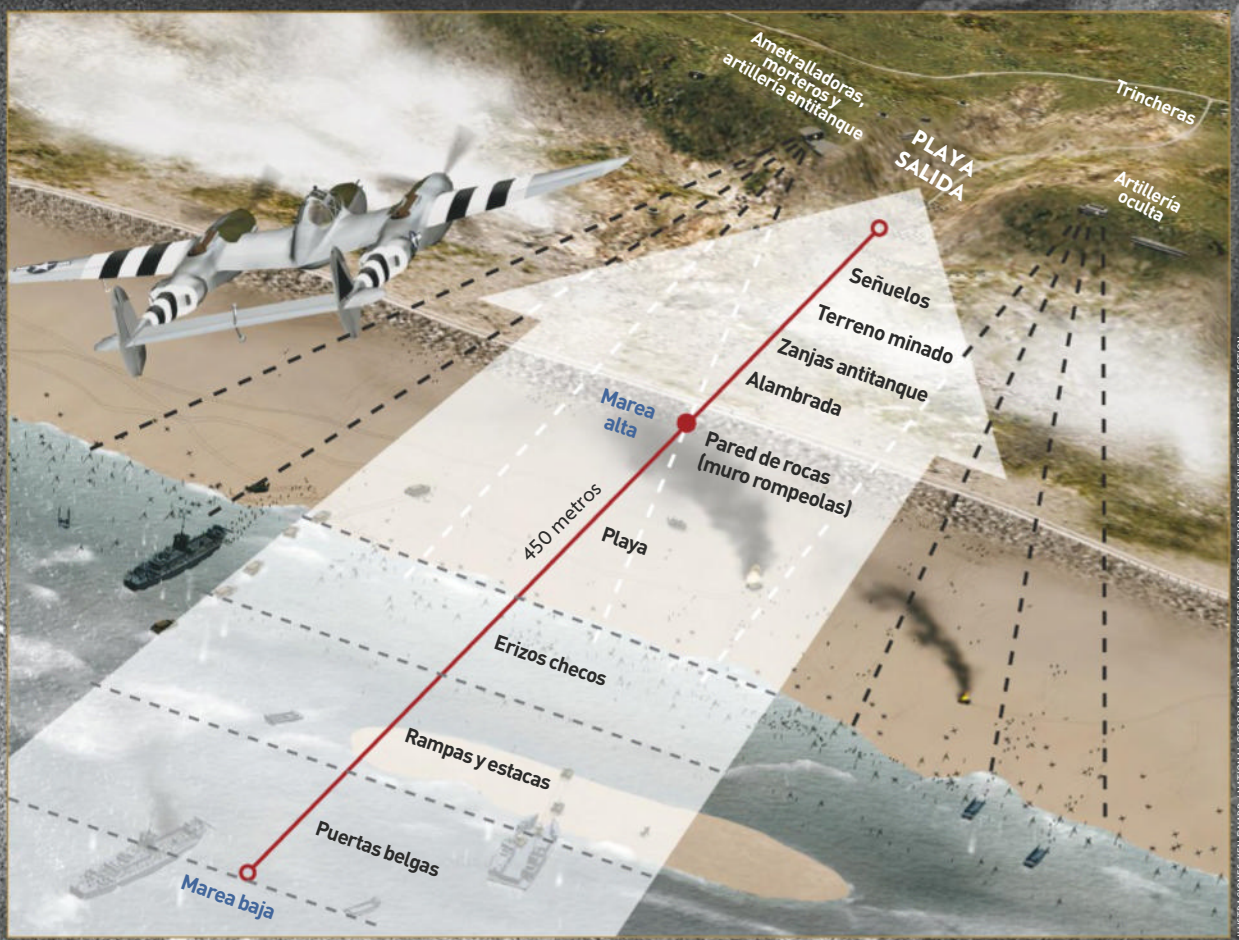
Normandía ofrecía a los invasores playas llanas que favorecían la invasión, como la de Utah, de cinco kilómetros de largo; la fotografía aérea de esta página corresponde al desembarco en aquel lugar. Las playas normandas fueron el talón de Aquiles del Muro Atlántico, una línea defensiva fruto de la megalomanía de Hitler y su obsesión por las fortalezas. De hecho, los comandantes de las fuerzas del Tercer Reich que debían defender la costa francesa no contaban con el Muro. Sabían que toda línea de defensa estática podía ser flanqueada, como habían hecho los propios alemanes con las fortificaciones de la Línea Maginot francesa en 1940. Von Rundstedt calificaría el Muro de «burdo farol» (y no se abstuvo de observar que sus reductos fortificados orientados al mar eran vulnerables a ataques desde tierra). Rommel, a cargo de las defensas alemanas en Normandía, descalificó el Muro como un «castillo en el aire» de Hitler. Proféticamente, señaló: «Nuestra única oportunidad estará en las playas». Lo que podía evitar la invasión no serían enormes muros de hormigón, sino la movilidad y potencia de fuego de las unidades acorazadas, que podían echar a los invasores al mar. Algo que impidieron los engaños de los aliados y la tortuosa cadena de mando alemana.

MINA MARINA ANCLADA

ERIZO CHECO

PUERTA BELGA

El gráfico inferior muestra los obstáculos con los que se toparon las fuerzas de desembarco, entre ellos los elementos antitanque que los alemanes habían tomado de sus enemigos: las puertas belgas y los erizos checos, creados para la defensa de Bélgica y Checoslovaquia frente a Alemania. Al iniciar el desembarco durante la marea baja, las lanchas evitaron buena parte de esas defensas, pero ello obligó a los soldados y los vehículos blindados que los apoyaban a avanzar un largo trecho bajo el intenso fuego de cañones y ametralladoras emplazados en reductos fortificados. Para neutralizar estas posiciones, antes del desembarco los aliados las bombardearon desde buques de guerra y aviones, pero debido a la nubosidad, los errores y el miedo a alcanzar a las tropas aliadas, las bombas cayeron lejos de los objetivos previstos, de modo que los alemanes estaban allí, esperando.



ILUSTRACIONES: KEN EWARD / NATIONAL GEOGRAPHIC IMAGE COLLECTION. FOTO: NATIONAL ARCHIVES / NG IMAGE COLLECTION

CAMINO DE OMAHA
Lanchas de desembarco transportan al 18.º Regimiento de la 1.ª División de Infantería en dirección a la playa. Detrás está el USS Augusta, donde el general Omar Bradley tenía su puesto de mando.

SHUTTERSTOCK

interior, donde debían enlazar con los paracaidistas de la 82.ª y la 101.ª divisiones aerotransportadas. Esta tarea resultó mucho más difícil, pues las cuatro carreteras que debían seguir estaban fuertemente defendidas, y los alemanes habían anegado los campos aledaños. No obstante, dos de las carreteras quedaron despejadas hacia el mediodía y las tropas pudieron avanzar. Al entrar en algunos pueblos, como en Pouppeville, descubrieron para su sorpresa que estos ya habían sido tomados por las fuerzas aerotransportadas. En otros casos, los soldados alemanes, viéndose atrapados entre las dos fuerzas que convergían, optaron por rendirse.

En el curso de la jornada tomó tierra en Utah la mayor parte de la 4.ª División de Infantería estadounidense, junto con otras unidades del VII Cuerpo de Ejército. En total desembarcaron 23.250 hombres, 1.742 vehículos y 1.695 toneladas de mercancías. El número de bajas ascendió a 197 entre muertos, heridos y desaparecidos. Unos 60 hombres se habían perdido en el mar a causa de las lanchas hundidas por el enemigo, lo que no era mucho si se tiene en cuenta que se habían previsto hasta 3.000 bajas por ahogamiento en toda la operación de desembarco, incluyendo marineros, infantería y paracaidistas. No es extraño que el desembarco de Utah se considerase el más exitoso de todos, porque en el resto de sectores las cosas marcharían de manera muy distinta.

BAÑO DE SANGRE EN OMAHA

A unos 20 kilómetros al este de Utah se encontraba la playa de Omaha: una larga franja arenosa en forma de creciente, cerrada a ambos lados por abruptos acantilados. Desde el mar, la playa se extendía 250 metros hacia el interior, hasta un terraplén de guijarros que terminaba

> Se habían previsto hasta 3.000 bajas por ahogamiento en toda la operación de desembarco

EL DESEMBARCO
Barcazas de desembarco (LCVP) procedentes del transporte USS Samuel Chase dejan en el agua a soldados de la primera oleada de asalto en la playa de Omaha, a la altura de Vierville-sur-Mer.

GETTY IMAGES

en un pequeño muro rompeolas, una barrera que separaba la playa de los espesos matorrales que precedían a las laderas que se alzaban a su espalda. Estas ascendían en una pendiente regular, de entre 30 y 50 metros de altura, hasta una llanura cubierta por campos y setos bajos, desde la que se dominaba toda la playa y que ofrecía una posición ideal para los defensores. A las zonas elevadas solo se podía acceder superando las escarpadas laderas, o a través de estrechas ramblas defendidas por artillería y ametralladoras.

El asalto de la playa se encargó al V Cuerpo de Ejército al mando del general Gerow, que emplearía la 29.ª y la 1.ª divisiones de infantería; esta última, conocida como *The Big Red One*, estaba curtida en los desembarcos del norte de África y Sicilia. Los estadounidenses se mostraban confiados, pues frente a ellos tenían a la 716.ª División de Infantería Estática (encargada de proteger la costa de Normandía entre los ríos Vire y Orne), formada por tropas poco preparadas. Sin embargo, había pasado desapercibida la presencia de varios batallones de la más aguerrida 352.ª División de Infantería, formada por veteranos del frente oriental.

A las 3.00, la flota anclada frente a Omaha, que transportaba 34.000 hombres y 3.300 vehículos, se congregó en la zona de agrupamiento, a unos 15 km de la costa, y empezó a lanzar al agua los medios de desembarco desde los barcos nodriza. Algunos buques arriaron sus embarcaciones ya cargadas, mientras que otros hicieron descender a los hombres por redes para abordar las lanchas que habrían de llevarlos hasta la playa, lo que resultó un verdadero suplicio en medio de la oscuridad y del mar embravecido. Por delante tenían un azaroso viaje de más de una hora, en el que fueron constantemente azotados por las olas, y durante el cual se inundaron o volcaron al menos una docena de lanchas, ahogándose la mayor parte de los soldados que transportaban.

El mal tiempo también dificultó el transporte de cañones y la llegada de los carros de combate anfibios Sherman (los llamados DD, Duplex Drive) para apoyar a la infantería en la playa. Según lo dispuesto, debían lanzarse al mar a unos seis kilómetros de la playa, pero con aquellas aguas agitadas tal opción era una locura. Cuando las barcazas de desembarco soltaron 32 tanques a cinco kilómetros de la costa, sus torretas, casi completamente sumergidas, fueron azotadas violentamente por olas de un metro y medio. En pocos minutos, 27 carros (que cargados superaban las 30 toneladas) se hundieron con sus tripulaciones. Tan solo dos lograron alcanzar la costa, y otros tres lo hicieron únicamente porque su lancha de desembarco tuvo que acercarlos hasta la playa al atascarse la rampa. Se había perdido casi un tercio de los 96 carros que debían apoyar la primera ola de infantería: 1.450 hombres que viajaban en 36 lanchas.

Cerca de la costa, con las primeras luces del alba, los soldados divisaron desde sus embarcaciones las formaciones de bombarderos cuyos proyectiles debían anular las defensas alemanas al tiempo que destruían el alambre de espino, las minas y demás obstáculos, facilitando el progreso de la infantería. Sin embargo, las 13.000 bombas que lanzaron cayeron demasiado lejos; prácticamente ninguna alcanzó la playa ni las defensas alemanas. En vez de seguir la línea de costa, los bombarderos habían atacado desde el mar para disminuir su exposición a las baterías antiaéreas, lo que hizo que el lanzamiento fuera mucho más difícil. De escaso efecto fueron también los 40 minutos de bombardeo naval; la espectacular descarga de los cruceros y acorazados sirvió poco más que para alertar a los defensores de la playa.

A pocos minutos de las 6.30, las lanchas, que se habían mantenido a una distancia prudencial, iniciaron el trayecto final hacia la playa. A unos 800 metros de la

Arriados a cinco kilómetros de la costa, 27 tanques anfibios Sherman se hundieron con sus tripulaciones en pocos minutos

costa empezaron a recibir los impactos de las balas de las ametralladoras, que rebotaban ruidosamente contra el casco metálico de las embarcaciones, lo que indicaba que los artilleros enemigos los tenían en sus miras. Los alemanes también contaban con varios cañones de 88 y 100 mm emplazados sobre la ladera, con los que disparaban contra las barcazas que se aproximaban a la orilla. Ante las explosiones de los proyectiles, los soldados, que debido a la altura de las rampas apenas podían ver el horizonte, se agachaban o se tumbaban sobre un suelo cubierto por la mezcla de agua salada y vómito. Las explosiones levantaban grandes columnas de agua, y de vez en cuando una lancha recibía un impacto directo, estallando estrepitosamente y lanzando a sus ocupantes por los aires.

Cuando las lanchas alcanzaron la playa y dejaron caer sus pesadas rampas, el fuego de los artilleros alemanes convirtió el desembarco en una verdadera carnicería. Sus poderosas ametralladoras MG 42 disparaban con una cadencia de 1.400 balas por minuto (23 por segundo). Algunos hombres saltaban por la borda, intentando huir de la masacre. En muchos casos, las lanchas acabaron encalladas en los bancos de arena próximos a la playa, arrojando al mar a cientos de hombres que a veces se encontraban con agua hasta el cuello y perdían pie. Muchos no sabían nadar, y los hubo que se ahogaron lastrados por el peso de su equipo, que alcanzaba los 31 kilos.

Entre grandes esfuerzos, sobrecargados con su impedimenta, castigados por las olas y hostigados por el fuego enemigo, los hombres trataron de alcanzar la playa entre los cuerpos de sus compañeros caídos y todo tipo de restos que flotaban arrastrados por las olas. «La gente aullaba, gritaba, moría —explicaría el sargento Felix Branham, del 116.º Regimiento de Infantería—.

KEYSTONE / GETTY IMAGES

CUERPOS DE SOLDADOS estadounidenses y alemanes reunidos en el punto de recogida de Omaha, para proceder a su identificación.

ESCALAR Y DISPARAR

LA CAPTURA DE LA BATERÍA DE POINTE DU HOC

Rangers estadounidenses en Pointe du Hoc, tras ocupar la batería, con varios prisioneros alemanes.

GETTY IMAGES

Entre Utah y Omaha se hallaba Pointe du Hoc, un promontorio rocoso en cuya cima los alemanes habían emplazado una batería de **seis cañones de 155 mm** con un alcance de 19 km, que podía batir las playas estadounidenses. Su toma se encargó a un grupo de **225 hombres** del 2.º Batallón de Rangers (una fuerza de élite de la infantería americana). Debían ascender por unas escarpadas paredes que se elevaban entre 25 y 30 m sobre el mar, para lo que contaban con dispositivos de **lanzamiento de rezones** (pequeñas anclas con cuerdas de escalada atadas a ellas) y escaleras extensibles cedidas por los bomberos de Londres. El asalto comenzó con retraso, pasadas las 7.00 de la mañana, cuando las primeras lanchas tomaron tierra al pie del acantilado. Asombrados por la determinación de los atacantes, **los alemanes respondieron** desde las alturas con fuego de ametralladora y con granadas. La asistencia del cercano destructor USS Satterlee, que abrió fuego directo contra las posiciones alemanas, permitió a los rangers completar la escalada en poco más de cinco minutos. Pero tras alcanzar la cima descubrieron que **los cañones no estaban allí**. Los alemanes los habían desplazado hacia el interior para protegerlos de los bombardeos aliados; cuando fueron descubiertos se constató que no habían disparado **ni un solo tiro**.

RAROS, PERO EFECTIVOS

LOS *FUNNIES* DEL GENERAL HOBART

El sangriento fracaso canadiense en Dieppe, en agosto de 1942, llevó a reflexionar sobre la necesidad de disponer de vehículos especialmente adaptados para llevar a cabo un desembarco bajo oposición. Su desarrollo se debió a la iniciativa del mayor general Hobart, ingeniero militar y pionero de la guerra de blindados británica.

IWM / GETTY IMAGES

CHURCHILL ARK. Tanque Churchill sin torreta, con rampas extensibles en sus laterales por las que podían ascender otros vehículos.

IWM / GETTY IMAGES

SHERMAN CRAB. Carro barreminas provisto de un sistema frontal de cadenas rotatorias que hacían estallar las minas al golpear el suelo.

GETTY IMAGES

SHERMAN DD (DUPLEX DRIVE). Su nombre aludía a su doble función, como carro de combate convencional y como vehículo anfibio que avanzaba gracias a una hélice y con la torreta protegida del agua mediante una lona extensible.

Los hombres morían desangrados, se arrastraban, los había tirados por todas partes, llegaban disparos de todas direcciones». Se sucedían escenas dramáticas, como la contemplada por un miembro del 116.º Regimiento que asistió al final del sargento Pilgrim Robertson: «Tenía una herida abierta en el extremo superior derecho de la frente. Caminaba como un loco por el agua, sin casco. Entonces lo vi caer de rodillas y ponerse a rezar el rosario. En ese momento los alemanes lo partieron por la mitad con su espantoso fuego cruzado».

Durante las primeras horas, la situación en Omaha fue caótica. Los soldados, paralizados por el miedo, intentaban refugiarse tras los obstáculos defensivos construidos por los alemanes o los vehículos humeantes que yacían en la playa. Aquellos con más arrojo se lanzaron a una carrera desesperada hasta la escasa protección que ofrecía el muro rompeolas. Algunos heridos que no podían moverse fallecieron ahogados por la subida de la marea.

Mientras tanto, bajo la lluvia de proyectiles, los equipos de ingenieros hacían todo lo posible por abrir caminos entre alambradas y minas para facilitar el avance de la infantería, que permanecía atrapada en la orilla. Con la mayoría de los mandos muertos fue difícil organizar cualquier acción, una situación que se agravó porque el 80 por ciento de las radios fallaron al contacto con el agua del mar. La situación resultaba muy confusa, hasta el punto de que, muchos años después, el teniente general Bradley, que seguía la evolución de los combates en su puesto de mando a bordo del crucero USS Augusta, diría que pensó en evacuar Omaha y dirigir las siguientes oleadas a otros sectores donde el desembarco estaba teniendo más éxito. Sin embargo, recientemente se ha señalado que esa afirmación, más que corresponderse

POPPERFOTO / GETTY IMAGES

AVRE PETARD. Tanque Churchill con un mortero de 290 mm para demoler búnkeres. El carro de combate Churchill tenía el blindaje más grueso de todos los aliados, y también era el que podía subir por las pendientes más inclinadas.

IWM / GETTY IMAGES

CHURCHILL CROCODILE. Contaba con su cañón y un lanzallamas con un alcance de 135 m; llevaba el combustible en un remolque de 2.810 l.

IWM / GETTY IMAGES

SIR PERCY HOBART, el militar británico que desarrolló los blindados especializados de asalto conocidos como *funnies*.

con lo que en verdad sintió en esos momentos, pudo tener carácter retrospectivo, siendo fruto de la narrativa posterior sobre el sangriento desembarco de Omaha.

Poco a poco fue surgiendo cierto orden en el caos. El apoyo de los destructores enviados por Bradley, que se acercaron a escasos 1.000 metros de la costa para concentrar el fuego sobre las posiciones enemigas, resultó crucial. Mientras, en los puntos donde la resistencia no era tan encarnizada, algunas unidades lograron alcanzar los acantilados habiendo sufrido pocas bajas y se dedicaron a la ardua tarea de rebasarlos. Por el camino se encontraron con las minas con que los alemanes habían sembrado la zona.

La presión sobre los defensores fue aumentando a medida que sucesivas oleadas de infantería alcanzaban la playa. A las 12.30 habían desembarcado 18.772 hombres, lo que permitió a los norteamericanos asegurar sus todavía precarias posiciones avanzando hacia las tres principales localidades del interior: Vierville, Saint-Laurent y Colleville. Durante las primeras horas de la tarde la situación en la playa empezó a estar bajo control.

GOLD Y LOS *FUNNIES* DE HOBART

Los desembarcos en el sector anglocanadiense debían comenzar una hora después de que los estadounidenses entraran en acción. El desembarco en Gold fue asignado a la 50.ª División de Infantería, veterana de la guerra del desierto. Su intervención debía aliviar la presión sobre los estadounidenses en Omaha, sumidos en intensos combates. La playa de Gold estaba delimitada al oeste por los pueblos fortificados de Arromanches-les-Bains y Le Hamel, y al este por La Rivière. El plan de ataque era el mismo que en el resto de sectores, con bombardeos por parte de la aviación y los navíos de guerra anclados

GETTY IMAGES

FUERZAS de la 3.ª División de Infantería canadiense, reforzadas con efectivos de la 2.ª Brigada Acorazada canadiense, desembarcan en la playa de Juno a la altura de Bernières-sur-Mer el 6 de junio.

frente de la costa. Pero se produjo una novedad: aquí entraron en acción los *funnies* («rarezas»), vehículos especiales diseñados por el mayor general Percy Hobart tras el fiasco de Dieppe con el objetivo de neutralizar o eliminar los diversos obstáculos de las playas.

Estos extraños medios acorazados, en su mayoría basados en el carro de combate Churchill, se mostraron muy efectivos en asistir a la primera ola de desembarco. Durante los meses previos al Día D, sus tripulaciones habían practicado los procedimientos para abrir brechas en las defensas alemanas. Primero desembarcarían los tanques anfibios Sherman DD, y mientras estos atraían el fuego enemigo, los Crab, carros barreminas, se dedicarían a limpiar los campos de minas de las playas. Una vez alcanzaran el muro rompeolas, los ingenieros, a bordo de los AVRE (Armoured Vehicle Royal Engineers), dispondrían los elementos de puente de sus carros, permitiendo el avance de los Sherman DD hacia el interior para atacar las posiciones fortificadas enemigas. Les seguirían de cerca otros AVRE cargados de fajinas, grandes haces de ramas con los que rellenarían los cráteres de las explosiones y las zanjas contracarro para facilitar el avance de los vehículos. Tras su intervención, la infantería tendría vía libre para superar la playa.

El desembarco en Gold comenzó a las 7.30 en el lado izquierdo de la playa, entre Arromanches y Le Hamel, donde se produjeron los combates más duros. Los mayores problemas los causó el estado del mar, que retrasó la llegada de los carros DD, dejando a la infantería y a los *funnies* expuestos al fuego enemigo durante la primera

hora. Nada más desembarcar, el 1.er Batallón del Royal Hampshire Regiment y el 1.er Batallón del Dorsetshire Regiment fueron recibidos por el intenso fuego de las ametralladoras pesadas alemanas y de un cañón de 75 mm emplazado en Le Hamel. El oficial al mando de los Royal Hampshire murió a bordo de su AVRE casi inmediatamente. La dura resistencia convenció a los soldados de abandonar cualquier intento de atacar frontalmente el cañón, para tomar la posición por la retaguardia. La maniobra de flanqueo, entre minas, alambre de espino y fuego enemigo, llevó varias horas y el cañón no fue silenciado hasta bien entrada la tarde.

Las tropas que desembarcaron en el extremo derecho de Gold también sufrieron, pues en la localidad de La Rivière las defensas habían resistido el bombardeo y se encontraban plenamente operativas. Un cañón anticarro de 88 mm, resguardado en una casamata de hormigón, destruyó varios vehículos y obligó a la infantería a ponerse a cubierto. Finalmente apareció otro *funnie*, un carro AVRE Petard cuyo mortero de 290 mm neutralizó el cañón con un impacto directo. Sin embargo, hizo falta buena parte del día para que el 5.º Batallón del East Yorkshire Regiment acabase con la resistencia alemana. En La Rivière fue necesario luchar casa por casa, aunque los británicos contaron con el apoyo de otro ingenio desarrollado por Hobart: los Churchill Crocodile, carros de combate equipados con un potente lanzallamas. Mientras, los hombres del 6.º Batallón de los Green Howards avanzaron rápidamente hacia las posiciones fortificadas de la batería de Mont-Fleury, obligando a sus ocupantes a rendirse.

Alrededor de las 11.00 se habían abierto casi todos los pasos previstos en la playa Gold, lo que permitió a la infantería y a los Sherman DD empezar a avanzar hacia el interior. Los combates todavía continuaban en Le Hamel y en la localidad de Arromanches, que no caería hasta la noche, pero la cabeza de desembarco ya tenía una profundidad de cinco kilómetros y aumentaba a cada hora que pasaba.

Sin tiempo para reorganizarse, los alemanes no pudieron impedir que los hombres de la 50.ª División de Infantería alcanzaran la carretera que llevaba a Caen, aunque decidieron detenerse a las puertas de Bayeux. Mientras, el 47.º Comando de los Royal Marines, que había tomado tierra un par de horas después del inicio del desembarco, avanzó rápidamente hacia el oeste, en una maniobra envolvente para capturar Port-en-Bessin, donde debía confluir el flanco derecho británico con las tropas norteamericanas que avanzaban desde Omaha.

LOS CANADIENSES EN JUNO

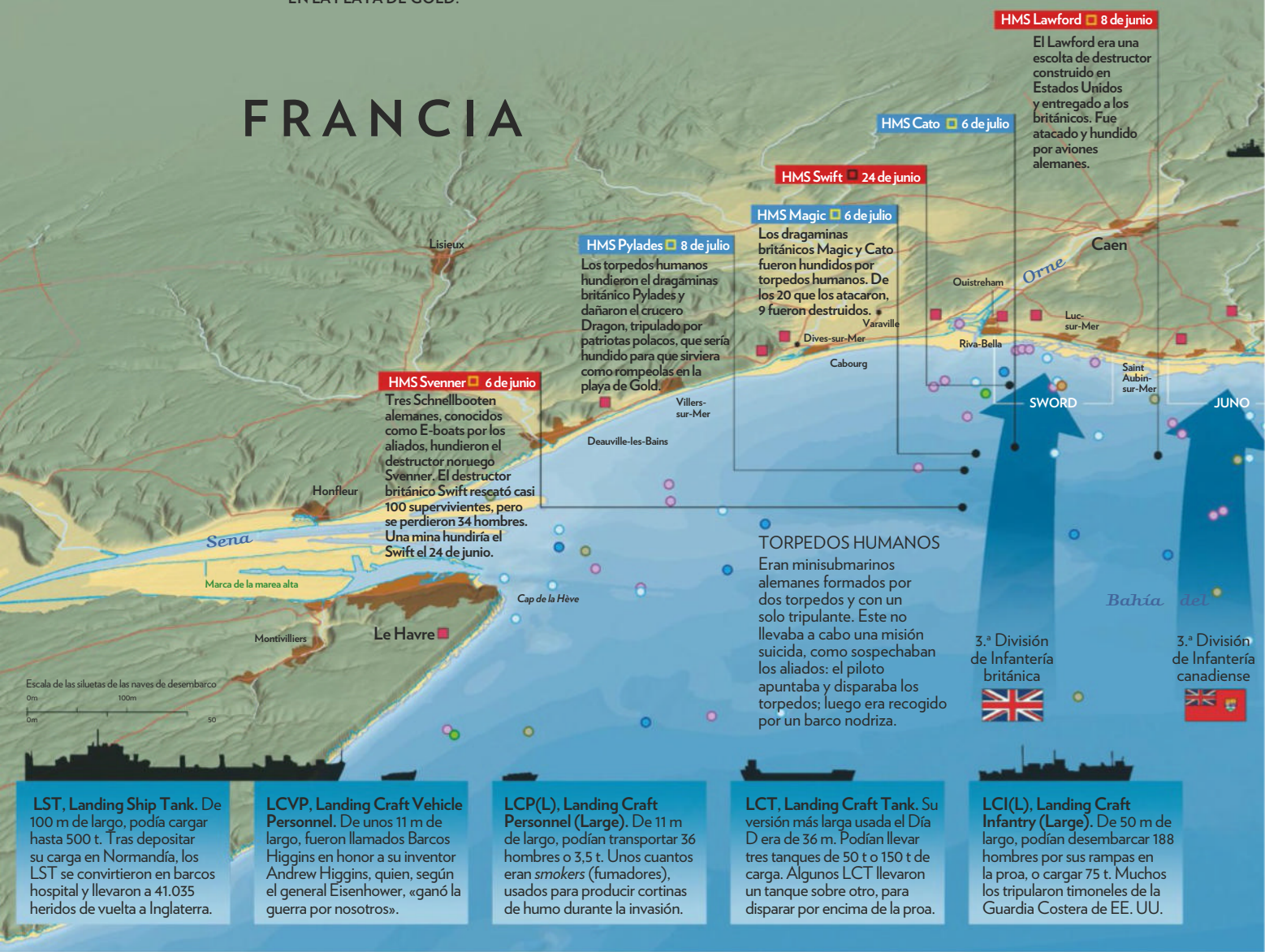
Inmediatamente al este de Gold, entre las localidades de La Rivière y Saint-Aubin-sur-Mer, se encontraba la playa de Juno, que quedaba cortada por la mitad por la desembocadura del río Seulles. Su ocupación se encomendó a la 3.ª División de Infantería canadiense, que comenzaría el desembarco con dos brigadas, la 7.ª al oeste y la 8.ª al este. Compuestas en su mayoría por voluntarios, eran tropas muy motivadas y ansiosas por entrar en combate: por fin tendrían la oportunidad de vengar a sus camaradas caídos dos años atrás en el funesto asalto de Dieppe. El mal estado de la mar y el fuerte viento, que empujaba a las lanchas unas contra otras, hizo que el desembarco se retrasara hasta las 7.45.

Los hombres del Royal Winnipeg Rifles y del Regina Rifles, que constituían la vanguardia de la 7.ª Brigada y a esa hora se dirigían hacia la playa a bordo de sus lanchas, se sorprendieron del silencio que siguió a las salvas de cohetes disparadas contra la costa y que habían puesto fin al bombardeo naval. Pero en cuanto bajaron las rampas y saltaron al agua se desencadenó un intenso fuego de ametralladoras y cañones; era evidente que, como en el resto de playas, el bombardeo aéreo y naval había tenido escaso efecto. El resultado serían las 961

> Ahora los canadienses tenían la oportunidad de vengar a sus camaradas caídos dos años atrás en Dieppe

LA LOCALIDAD DE ARROMANCHES-LES-BAINS, EN LA PLAYA DE GOLD.

LA PLAYA DE OMAHA FRENTE A COLLEVILLE-SUR-MER.



LA FLOTA PERDIDA DE LA OPERACIÓN NEPTUNO

Al menos 200 barcos y lanchas de desembarco fueron hundidos en las playas donde tuvo lugar la invasión. Algunos se hundieron el mismo Día D. Pero entre los días 7 de junio y 4 de julio (cuando desembarcó el soldado número un millón) las minas y los torpedos alemanes siguieron hundiendo barcos en la costa. La operación Neptuno, el nombre en clave para el cruce del canal de la Mancha, implicó a miles de embarcaciones que lo atravesaron antes del amanecer del 6 de junio, a las que abrieron paso casi 300 dragaminas. Los medios de desembarco debían agruparse en filas ordenadas y avanzar en formación por las secciones que habían despejado los dragaminas, para dirigirse a las playas de Sword, Juno, Gold, Omaha y Utah.

POINTE DU HOC, EN OMAHA, CON LAS MARCAS DE LOS IMPACTOS DE ARTILLERÍA.

LOS RESTOS EN DIAGONAL DE UN PETROLERO HUNDIDO, AÚN VISIBLES EN UTAH.

SS Harpagus ■ 19 de agosto
Una mina partió en dos el Harpagus. Los tripulantes luego rescataron la popa de este carguero británico, agregaron una nueva sección de proa y lo rebautizaron.

SS Empire Rosebery ■ 24 de agosto
Una mina destrozó el casco del petrolero británico Empire Rosebery. La explosión lanzó los botes salvavidas al mar. El barco se hundió con 13 hombres a bordo.

USS Susan B. Anthony ■ 7 de junio
Construido como un barco de pasajeros y de carga, el Susan B. Anthony se convirtió en un transporte de tropas con el cariñoso sobrenombre de Susie. El 7 de junio una mina lo partió en dos y se hundió, pero los 2.689 hombres que llevaba a bordo fueron rescatados.

USS Meredith ■ 9 de junio
El Meredith topó contra una mina el 8 de junio, pero siguió a flote. Los bombarderos alemanes hundieron el Meredith el día siguiente. Fallecieron 35 tripulantes.

USS Tide ■ 7 de junio

SS Norfalk ■ 20 de julio

HMS Minster ■ 8 de junio

SS Charles Morgan ■ 10 de junio

USS LST-523 ■ 19 de junio

USS Corry ■ 6 de junio
Minutos después de impactar contra una mina, el Corry se partió por la mitad. De los 284 hombres que llevaba a bordo, sobrevivieron 260.

USS Glennon ■ 10 de junio

USS YMS-304 ■ 30 de julio

Escala de las siluetas de los barcos
0h 100
0m 50

Seulles
Arromanches-les-Bains
Bayeux
Longues-sur-Mer
Port-en-Bessin
Colleville-sur-Mer
Widerstandsnest 62
Saint-Laurent-sur-Mer
Vierville-sur-Mer
Grandcamp-les-Bains
Isigny-sur-Mer
Carentan
Punto álgido de la marea alta
Merderet
Fox Green
Easy Red
GOLD
OMAHA
Pointe du Hoc
UTAH
Saint-Vaast-la-Hougue
Sena
Barfleur
Punta de Barfleur
a Cherburgo

50.ª División de Infantería británica

1.ª División de Infantería estadounidense

4.ª División de Infantería

S
E O
N

LCF, Landing Craft Flak. Medían hasta 60 m de largo. Eran LCT reconvertidas, con cañones antiaéreos para proteger de la aviación enemiga a las lanchas de desembarco.

LCM, Landing Craft Mechanized. De hasta 17 m de largo, eran las lanchas más pequeñas; podían llevar un tanque. Al comienzo llevaron equipos de demolición para destruir las defensas costeras.

Rhino ferry. Gabarra hecha con pontones, de 54 m de largo, usada para transportar tanques y otros vehículos desde las LST hasta la costa. Era una embarcación lenta pero segura.

DUKW. Camión anfibio de seis ruedas y 10 m de largo que podía cargar 25 soldados totalmente equipados o 2,5 t. En el mar avanzaba a 8 km/h, mientras que en tierra alcanzaba los 80 km/h.

MINAS ALEMANAS
Las minas hundieron o dañaron unos 40 buques aliados en la costa de Normandía. Pudo ser peor, ya que las disputas burocráticas alemanas limitaron la colocación de minas.

Naufragios de la flota aliada entre junio de 1944 y diciembre de 1945

TIPO DE EMBARCACIÓN
- Carguero
- Destructor
- Barco de desembarco
- Dragaminas
- Nave de tropas

CAUSA DEL HUNDIMIENTO
- Acción enemiga
- Mina
- Torpedo

Claves terrestres
- Artillería alemana

OTRO TIPO DE PÉRDIDA
- Barcaza
- Lancha de desembarco
- Pontón
- Barco
- Tanque
- Otros

La escala varía en esta perspectiva. La distancia desde Le Havre a Cherburgo es de 129 km.

FUENTES: NAUFRAGIOS POR BERTRAND SCIBOZ Y MARC VIOLET, CENTRO EUROPEO DE INVESTIGACIONES SUBACUÁTICAS, BATIMETRÍA DEL INSTITUTO NACIONAL DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA DEL MAR (FRANCIA) RELIEVES TERRESTRES POR SCOTT GOWAN, DE WORLDSAT INTERNATIONAL INC. CONSULTOR: JACK A GREEN, CENTRO HISTÓRICO NAVAL DE LOS ESTADOS UNIDOS, SECCIÓN DE MAPAS DE NATIONAL GEOGRAPHIC.

NATIONAL GEOGRAPHIC IMAGE COLLECTION

bajas sufridas por los canadienses en esa jornada. Al mismo tiempo desembarcaron también varios carros de combate DD del 1.º de Húsares; como los canadienses lanzaron los Sherman anfibios a unos 700 metros de la orilla, no hubo que lamentar un incidente similar al de Omaha. Pero aquí, sin otros funnies para abrir brechas en las defensas (pues llegaron más tarde), los carros se convirtieron rápidamente en el objetivo de las baterías alemanas que dominaban la playa.

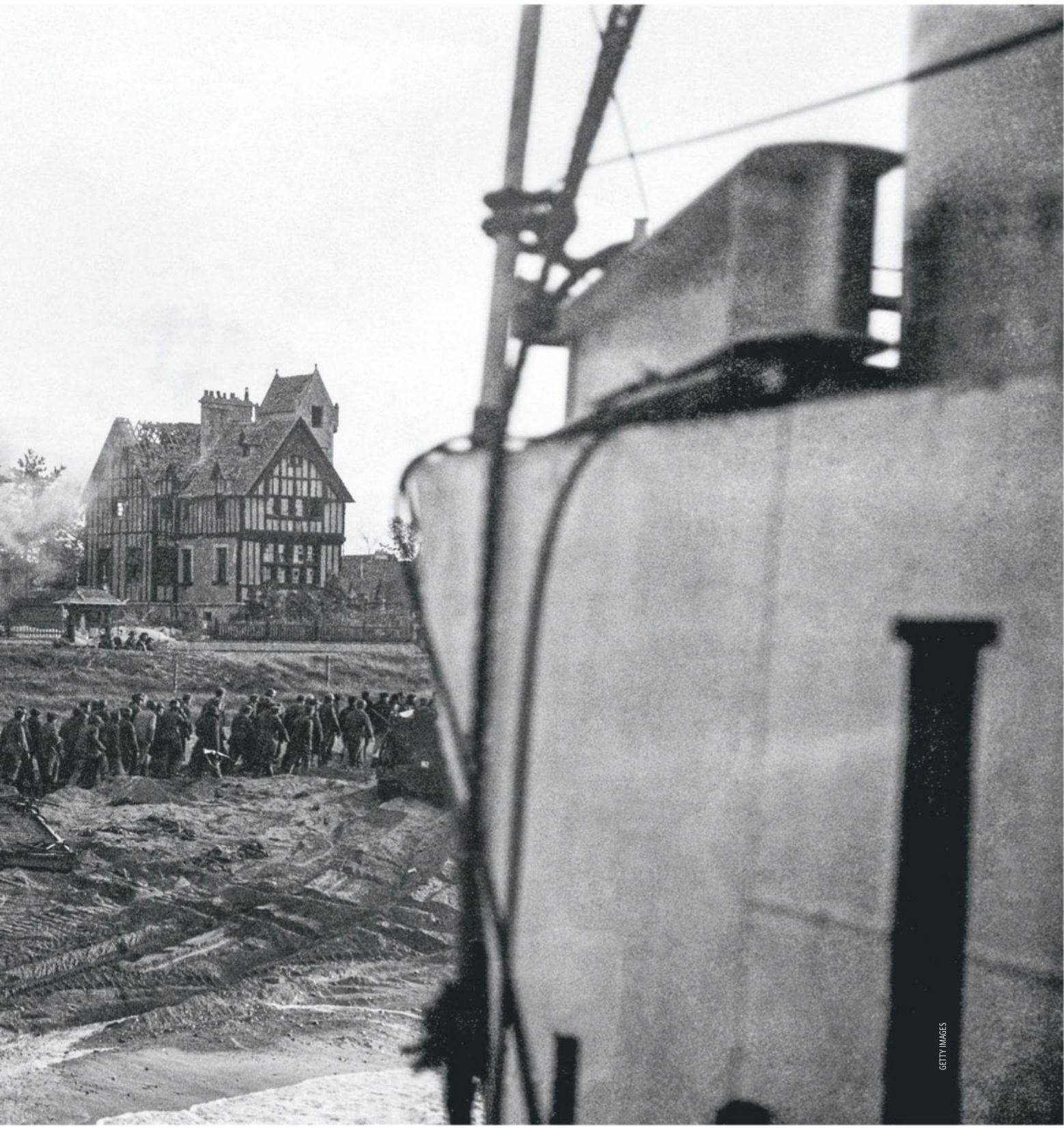
La 7.ª Brigada desembarcó a ambos lados del río Seulles. En la orilla izquierda, los Royal Winnipeg despejaron las salidas de la playa con relativa facilidad y luego, apoyados por los soldados del Canadian Scottish Regiment, pudieron avanzar hacia los pueblos del interior. Sobre los hombres del Regina Rifles recayó el ataque a Courseulles-sur-Mer, en la orilla derecha del río, donde se habían atrincherado los alemanes. Conocían la localidad a la perfección, pues la habían estudiado al detalle sobre el mapa, con manzanas numeradas cuya toma estaba asignada a compañías concretas.

Los combates fueron de mucha intensidad y se desarrollaron a corta distancia, pues los defensores habían convertido algunas casas en auténticos fortines, conectados entre sí por una red de túneles subterráneos. Muy a menudo, los canadienses se encontraban con que, habiendo liberado una posición, el enemigo volvía y les disparaba por la espalda.

Pasadas las ocho de la mañana, más allá de Courseulles, en el mismo lado derecho de la desembocadura del Seulles, los regimientos Queen's Own Rifles y North Shore de la 8.ª Brigada también se toparon con una resistencia férrea entre las localidades de Bernières y Saint-Aubin-sur-Mer. En esta última localidad algunas

Los alemanes habían convertido algunas casas en fortines, conectados entre sí por una red de túneles

LOS PRIMEROS CAUTIVOS
La playa de Juno en la mañana del Día D: el avión alemán que se ve en el cielo ha bombardeado la casa que está en llamas; mientras, una columna de prisioneros alemanes marcha por la playa.



GETTY IMAGES

TANQUES EN LA ARENA
Comandos británicos de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales desembarcan en La Brèche, en la playa de Sword. En la orilla, un Sherman DD está arriando su lona de protección.

IWM / GETTY IMAGES

unidades sufrieron fuertes pérdidas al desembarcar frente a una posición fortificada alemana dotada de ametralladoras pesadas, un cañón de 88 mm y morteros. La aparición de varios Sherman DD (que avanzaron por la playa pasando sobre los cadáveres de algunos compatriotas y de varios heridos) alivió a la infantería con su fuego de cobertura, hasta la llegada de un carro AVRE cuyo poderoso mortero puso fin a la resistencia alemana.

Saint-Aubin se tomó en tres horas y Courselles a la caída de la tarde, pero la ocupación de Bernières fue mucho más rápida. Los Sherman DD volaron desde la playa las casas fortificadas, facilitando el asalto del Queen's Own Rifles. Los alemanes no tardaron en huir, y a las 9.00 los soldados y la población local brindaban en un bar celebrando el éxito y la liberación.

Una vez asegurada la playa, las unidades de vanguardia presionaron hacia el interior, pero el avance no tardó en ralentizarse a causa de los embotellamientos, ya que la subida de la marea recortó el ancho de la playa a menos de una decena de metros, por lo que las sucesivas oleadas de infantería, carros de combate, cañones autopropulsados y otros vehículos que fueron desembarcando no podían operar en una playa congestionada. Estos imprevistos, sumados a la resistencia de la subestimada 716.ª División de Infantería Estática alemana, impidieron a los canadienses alcanzar su principal objetivo: el aeródromo de Carpiquet, a las afueras de Caen.

SWORD, EL DESEMBARCO MÁS RÁPIDO

En el extremo oriental de la zona de desembarco se encontraba la playa de Sword, que se extendía ocho kilómetros, entre Saint-Aubin-sur-Mer y la desembocadura del río Orne. Los planificadores de Overlord esperaban en este sector una dura resistencia por parte de las baterías costeras alemanas, por lo que el alto mando asignó el bombardeo naval a varios de los navíos más poderosos de la flota aliada, como los acorazados británicos HMS Warspite y HMS Ramillies, cada uno armado con ocho fenomenales cañones de 381 mm que disparaban proyectiles de casi una tonelada de peso. La conquista de la playa recayó en la 3.ª División de Infantería británica, que, a diferencia del resto de sectores, no desembarcaría dos brigadas de manera simultánea. La cercanía de arrecifes bajos limitó la zona de asalto a una estrecha franja de apenas tres kilómetros por la que desembarcarían una brigada detrás de la otra.

Cuando los batallones de vanguardia de la 8.ª Brigada desembarcaron a las 7.30, se encontraron para su sorpresa con que los carros DD habían tomado tierra antes que ellos y llevaban varios minutos batiéndose contras las posiciones fortificadas alemanas. Pronto se les unieron los carros AVRE y los *funnies* de Hobart, que se pusieron inmediatamente a despejar la playa de minas y obstáculos bajo el fuego enemigo. El combate en la playa fue muy intenso, especialmente alrededor de Cod, una posición fortificada en primera línea de mar. Sin embargo, con la mayor parte de los vehículos desembarcados exitosamente, a las 9.30 los británicos lograron abrir varios pasillos desde la playa y tomar la cercana población de Hermanville-sur-Mer.

Poco más de veinte minutos después de desembarcar la infantería, lo hicieron los comandos de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales, formada por el 6.º y el 4.º comandos. Integrados en este último marchaban dos secciones de *fusiliers marins* bajo las órdenes del comandante Philippe Kieffer. Estos voluntarios de la Francia Libre fueron las primeras tropas regulares francesas que pisaron Normandía. Su misión consistía en tomar la ciudad costera de Ouistreham, en la desembocadura del río Orne, y el casino de Riva Bella —cuya torre de 17 metros de altura, convertida en observatorio del enemigo, se alzaba entre las villas del paseo marítimo—, donde los alemanes resistían. Mientras, el 6.º Comando alcanzó los puentes sobre el río Orne y el canal de Caen, enlazando con las tropas paracaidistas que mantenían allí sus posiciones desde las primeras horas de la madrugada.

Tras controlar la playa, la 3.ª División británica tenía órdenes de avanzar y capturar la ciudad de Caen, a unos 15 kilómetros al sur. Sin embargo, su misión se vio enormemente dificultada por las defensas alemanas del interior: una segunda línea de búnkeres y posiciones fortificadas que terminaba en los altos de Périers,

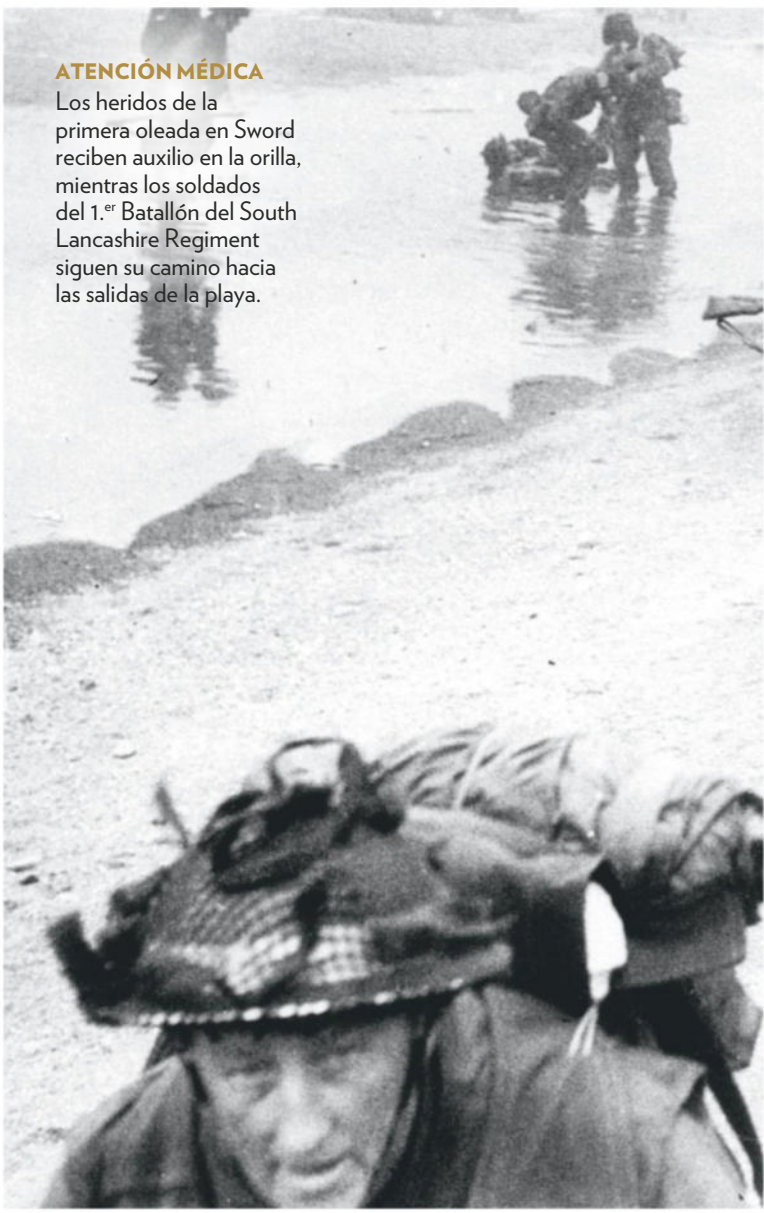
desde donde los alemanes todavía bombardeaban la playa con seis piezas de artillería de 122 mm. Los británicos capturaron con relativa facilidad el primero de los obstáculos, la posición Morris, pero se toparon con una enconada resistencia en la formidable posición Hillman, con búnkeres enterrados a tres metros de profundidad, dotados de cúpulas blindadas y un sistema de trincheras, todo ello rodeado por una triple hilera de alambre de espino y nueve metros de campos de minas.

Hillman era el puesto de mando del 736.º Regimiento de Granaderos, cuyo comandante se aseguró de que sus hombres lucharan hasta el final. Con el apoyo de los ingenieros y los carros del regimiento Staffordshire Yeomanry, la infantería pudo sobrepasar los obstáculos y, tras un intenso combate con fusiles y granadas, la posición quedó prácticamente tomada. No obstante, algunos defensores permanecieron ocultos en los búnkeres durante toda la noche y no se rindieron hasta el día siguiente. Mientras tanto, el 1.er Batallón del Royal Norfolk Regiment recibió órdenes de continuar el avance hacia Caen, sin esperar a que cayeran Hillman y los altos de Périers. A media tarde, los británicos se encontraban en la población de Biéville, a poco más de cinco kilómetros de aquella ciudad.

EL CONTRAATAQUE ALEMÁN

Durante las primeras horas de la tarde, el alto mando alemán salió del estado de confusión en el que se encontraba y empezó a reaccionar. Rommel había sido informado telefónicamente hacia las 6.30 —tras el avistamiento de la flota en el canal de la Mancha— por su jefe de Estado Mayor. Estaba cerca de Ulm, adonde había ido para celebrar el cumpleaños de su esposa, y tan pronto como recibió la confirmación de que se trataba inequívocamente de la invasión aliada organizó su regreso a Francia, aunque no llegaría a su cuartel general hasta el anochecer. Hitler, que se había ido a dormir tarde como de costumbre, fue despertado hacia las 9.00 de la mañana. Recibió la noticia del desembarco con entusiasmo: llevaba tiempo esperándolo y estaba seguro de que lograría aplastar a los aliados en las playas.

En Normandía, Rundstedt y el Estado Mayor del 7.º Ejército pasaron buena parte de la mañana intentando obtener el desplazamiento inmediato de las divisiones panzer para organizar un ataque contra las todavía débiles cabezas de desembarco. Pero sus demandas fueron rechazadas por los jefes del OKW, convencidos de que el ataque era una operación de distracción; todos los indicios apuntaban a un segundo desembarco en el Paso de Calais por el ficticio Primer Grupo de Ejércitos



ATENCIÓN MÉDICA
Los heridos de la primera oleada en Sword reciben auxilio en la orilla, mientras los soldados del 1.er Batallón del South Lancashire Regiment siguen su camino hacia las salidas de la playa.

de Estados Unidos liderado por Patton. De todos modos, la movilización de las divisiones panzer solo podía ser autorizada por Hitler, que no la permitió hasta las 15.00. Accedió a movilizar la 12.ª División Panzer de de las SS Hitlerjugend y la División Panzer Lehr, pero ya era demasiado tarde, pues estas unidades no alcanzarían el frente hasta el día siguiente.

La única formación acorazada situada lo bastante cerca para actuar de inmediato era la 21.ª División Panzer al mando del mayor general Edgar Feuchtinger, acuartelada al sur de Caen. A pesar de no contar con los carros de combate más modernos, ni con el arrojo propio de una división de las SS, disponía de una fuerza de 127 carros Panzer IV y 40 cañones de asalto. Desde las 8.00 de la mañana se había puesto en movimiento en dirección norte, hacia la orilla este del Orne, donde debía atacar a los paracaidistas de la 6.ª División Aerotransportada que defendían los puentes sobre ese río y el canal de Caen.

GETTY IMAGES

POTENCIA DE FUEGO
Después del desembarco aliado, los artilleros de varios lanzacohetes múltiples alemanes Panzerwerfer 42 se preparan para el combate cerca de Caen.

GETTY IMAGES

La orden se había dado a las 6.30, antes de que el mando alemán supiera del desembarco británico en Sword, al oeste del Orne; si los blindados de la 21.ª División hubieran sido enviados allí podrían haber puesto en grave peligro la operación. Sin embargo, ahora estaban en la ribera opuesta del Orne. Aún peor: cuando los carros alemanes estaban a 15 minutos de Bénouville, donde los paracaidistas aguardaban un previsible contraataque, fueron detenidos por orden del general Marcks, del LXXXIV Cuerpo de Ejército, que estaba bajo la autoridad de Rommel y controlaba el sector de Normandía.

A esas alturas de la mañana parecía claro que la amenaza más grave provenía de los británicos que habían desembarcado en Sword, y Marcks redirigió a la división para atacar la cabeza de playa: los carros debían volver sobre sus pasos, yendo hacia el sur para cruzar el Orne a la altura de Caen y luego marchar hacia el norte hasta la playa. Fue otro error estratégico: difícilmente los paracaidistas británicos habrían podido detener una división panzer, y si esta hubiera cruzado el río se habría encontrado a solo seis kilómetros de Sword. Ahora, en cambio, los tanques alemanes debían dar un larguísimo rodeo bajo un cielo dominado por la aviación aliada.

En su marcha hacia la playa les aguardaba otra sorpresa. Los británicos habían tomado los altos de Périers y estaban listos para recibirlos. El comandante de los Staffordshire Yeomanry, el teniente coronel Eadie, había tomado precauciones ante un contraataque y emboscó sus carros de combate entre las poblaciones de Périers-sur-le-Dan y Hermanville. Disponía de varios Sherman modelo Firefly armados con el cañón antitanque de 17 libras (76,2 mm), de mayor potencia y capacidad de penetración que el estándar de 75 mm.

Las órdenes contradictorias impidieron que la 21.ª División Panzer pudiera atacar la cabeza de puente de Sword

Los Panzer IV no eran rival para el Firefly, y a las 16.20, cuando los atacó uno de los dos grupos de combate en que se había dividido la 21.a División Panzer, los Sherman británicos acabaron con 13 panzer alemanes y dañaron otros 15, sin sufrir apenas bajas.

El segundo grupo de combate de la 21.a División alcanzó la costa a las 19.00, a través del hueco entre las fuerzas canadienses de Juno y las británicas de Sword. Pero a las 20.30 sus hombres contemplaron unos 250 aviones enemigos remolcando sus planeadores, que llevaban refuerzos para la 6.ª División Aerotransportada. Aquella espectacular demostración de fuerza fue demasiado para los alemanes, pues creyeron que si mantenían sus posiciones quedarían aislados, y decidieron retirarse hacia Caen.

EL FINAL DE JORNADA

Al llegar la noche, los aliados se habían asegurado un sólido punto de apoyo en el continente. Aunque en el sector oriental las tropas anglocanadienses no pudieron alcanzar los objetivos previstos, quedándose a las puertas de Bayeux y Caen, los avances en las playas de Gold y Juno habían creado un gran saliente que alcanzaba los 20 kilómetros de ancho y 10 de profundidad. A lo largo del frente, los soldados tomaron posiciones para pasar la noche. Cavaron trincheras improvisadas en las que se mantenían vigilantes, con las armas en la mano y la mirada puesta en un horizonte iluminado ocasionalmente por alguna bengala o por alguna explosión solitaria. Al poco tiempo, exhaustos, quedaban profundamente dormidos.

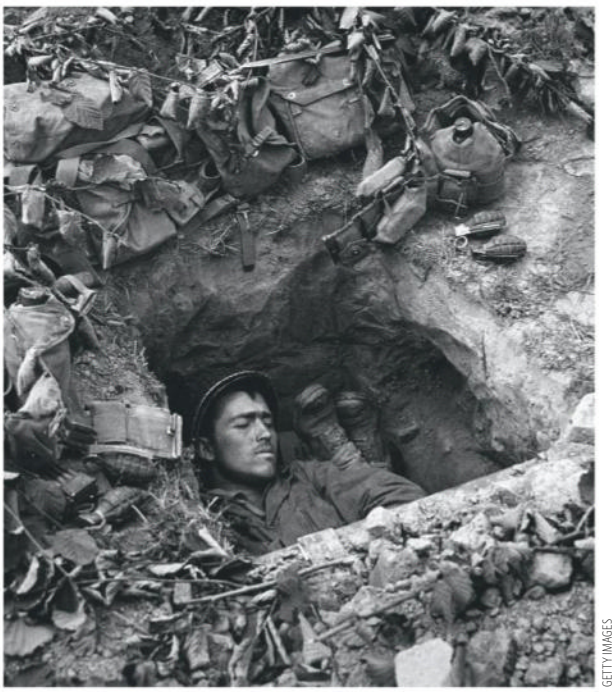
RANGERS DE EE. UU. capturan en Pointe du Hoc a soldados alemanes y miembros de la Organización Todt que aún trabajaban en el Muro Atlántico.

GETTY IMAGES

En el sector estadounidense, en cambio, había pocas posibilidades de descanso. En Utah, la resistencia alemana se apagó poco a poco, a medida que las tropas desembarcadas fueron enlazando con los paracaidistas de la 82.ª y la 101.ª divisiones aerotransportadas, que habían quedado aislados en decenas de pequeñas bolsas, a la espera de que llegaran los refuerzos procedentes del mar. En algunos puntos fue más difícil establecer contacto, como sucedió con los paracaidistas de Sainte-Mère-Église, que permanecieron aislados durante todo el Día D y buena parte del día siguiente, resistiendo los intentos alemanes por recuperar la población. Las tropas aerotransportadas no eran conscientes de que en la mayoría de casos unos grupos estaban separados de otros por distancias muy cortas. Algo que, por otra parte, dio a los alemanes la sensación de que la cabeza de desembarco en ese sector era mucho mayor de lo que fue.

En Omaha, la situación siguió siendo inestable durante toda la tarde. A las 20.30 horas, el general Gerow, comandante del V Cuerpo de Ejército, decidido a desembarcar en Francia antes del anochecer, estableció su puesto de mando en la playa. Se encontraba a escasos 300 metros del frente, pues la cabeza de desembarco no tenía más de 1,5 kilómetros en su punto más profundo. Durante ese día solo se desembarcaron 100 toneladas de suministros, y los hombres, hambrientos, agotados y con escasa munición, tuvieron que soportar los ataques del enemigo, que seguía disparando desde posiciones fortificadas en el litoral. En las poblaciones de Colleville y Saint-Laurent, donde los alemanes resistían completamente rodeados, los combates se extendieron durante la noche y parte del día siguiente, pero ya no comprometían el éxito de la invasión.

Hasta el final del Día D, los aliados sufrieron unas 10.000 bajas, de las que 4.414 fueron muertes



GETTY IMAGES

DOS SOLDADOS estadounidenses duermen en su trinchera, excavada en suelo normando, agotados por el esfuerzo; en el borde de la zanja están sus macutos, cantimploras... y granadas.

Al acabar la jornada habían desembarcado unos 75.000 británicos y canadienses, 57.500 estadounidenses y más de 23.000 soldados pertenecientes a fuerzas aerotransportadas. En cuanto a las bajas, es difícil determinar su número, aunque la mayoría de fuentes coinciden en que fueron unas 10.000, de las que 4.414 eran muertes. Omaha, donde los alemanes ofrecieron una encarnizada resistencia, concentró el mayor número de bajas: 4.725, de las que 842 fueron muertes. En conjunto, eran cifras bastante menores de lo anticipado por los altos mandos. Para Einsenhower, esto se debió a la contribución de los funnies de Hobart, tal como se desprende de su parte oficial: «El hecho de que en todas las playas, a excepción de Omaha, tuviéramos pérdidas relativamente reducidas debe atribuirse en gran medida al éxito de los nuevos vehículos».

Otro elemento decisivo en el éxito del Día D fue la superioridad aérea aliada. Algunos oficiales del Estado Mayor aseguraron que su efecto multiplicó por tres la superioridad terrestre. El 6 de junio, las fuerzas aéreas

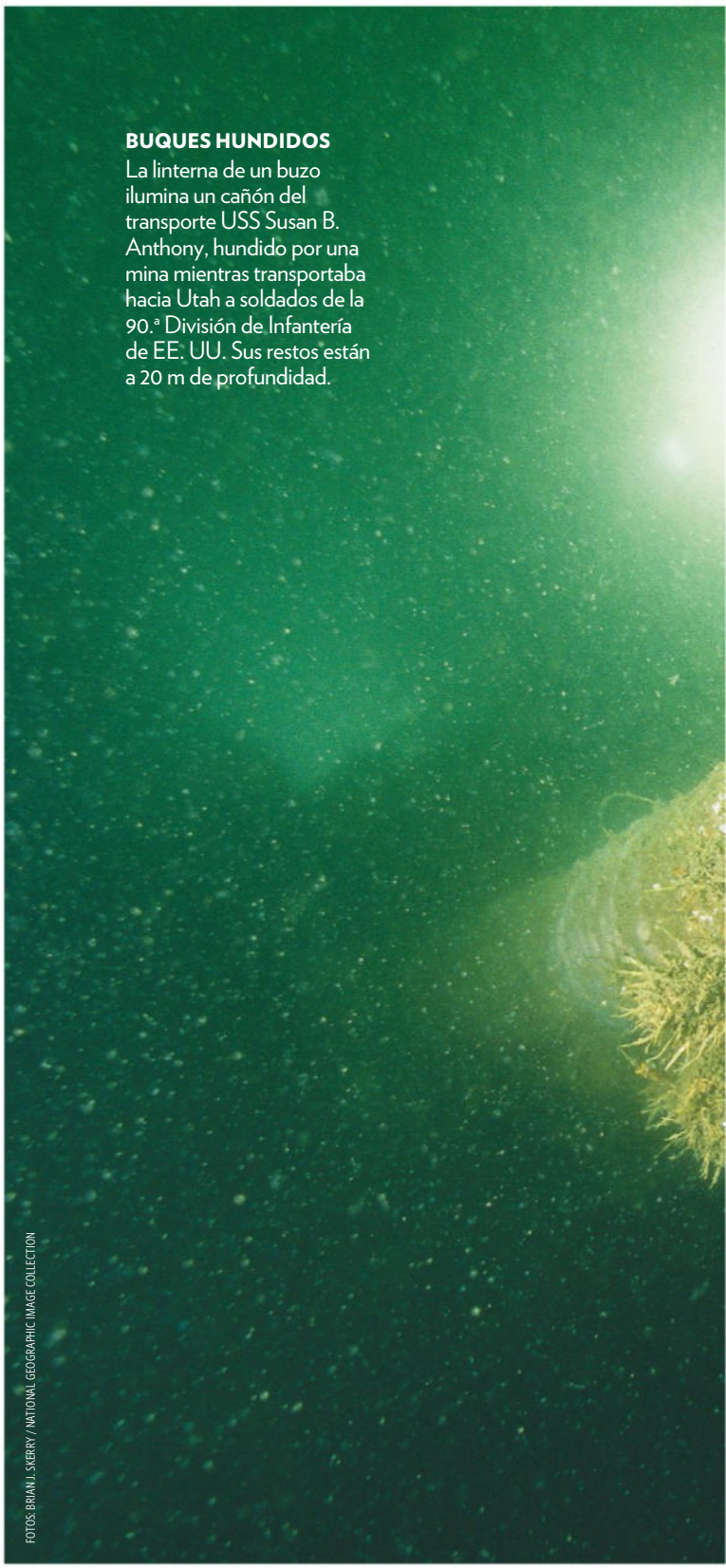
aliadas realizaron más de 14.000 misiones de vuelo en apoyo de los desembarcos, aislando la zona de batalla, impidiendo el desplazamiento de las reservas alemanas y convirtiendo la jornada en una angustiosa pesadilla para los soldados alemanes.

Estos, impotentes, se preguntaban dónde estaba la Luftwaffe, y con razón. La fuerza aérea alemana apenas fue capaz de poner un centenar de aviones en el aire, efectuando un total de 319 salidas que consistieron en varias incursiones contra la flota aliada a últimas horas de la tarde. Y salvo una esporádica pasada con cazas por la playa Sword y combates aéreos dispersos, que terminaron con numerosos cazas alemanes derribados, la participación de la Luftwaffe en la lucha contra la fuerza invasora fue mínima.

SENTIMIENTOS CONTRADICTORIOS

Entre la población francesa la reacción ante la noticia del desembarco aliado fue, por lo general, de júbilo; tras cuatro años de ocupación había llegado el momento de la liberación. Pero aquel sentimiento no era unánime, especialmente entre los 60.000 habitantes de Caen, que en los meses siguientes presenciarían algunos de los combates más duros de la batalla por Normandía.

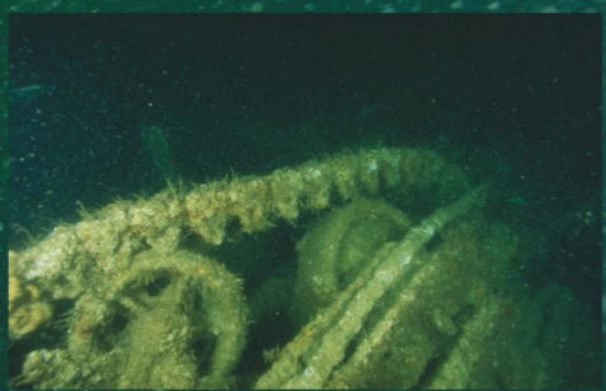
A las 13.45 del mismo Día D, la RAF empezó a bombardear esta ciudad como parte de la campaña para frenar el envío de refuerzos alemanes al frente. Antes, por la mañana, la aviación aliada había lanzado octavillas advirtiendo a sus habitantes que debían marcharse al campo, pero la gran mayoría se quedó en sus casas. El resultado fueron unos 800 muertos en los bombardeos de aquel día y del siguiente, y la destrucción de sus monumentos emblemáticos. Como constató posteriormente uno de sus habitantes, «mientras que en otras partes de Francia celebraban la invasión bebiendo champán y bailando junto a los gramófonos, tanto en Caen como en otras poblaciones de Normandía pasaron la madrugada del 6 al 7 de junio entre fuego y sangre». Pronto descubrieron que Normandía iba a ser sacrificada para la liberación de Francia.



BUQUES HUNDIDOS
La linterna de un buzo ilumina un cañón del transporte USS Susan B. Anthony, hundido por una mina mientras transportaba hacia Utah a soldados de la 90.ª División de Infantería de EE. UU. Sus restos están a 20 m de profundidad.

FOTOS: BRIAN J. SKERRY / NATIONAL GEOGRAPHIC IMAGE COLLECTION

LINTERNA de la Armada de EE. UU. hallada en las cercanías de la playa de Utah, con el nombre de su propietario, Pat.



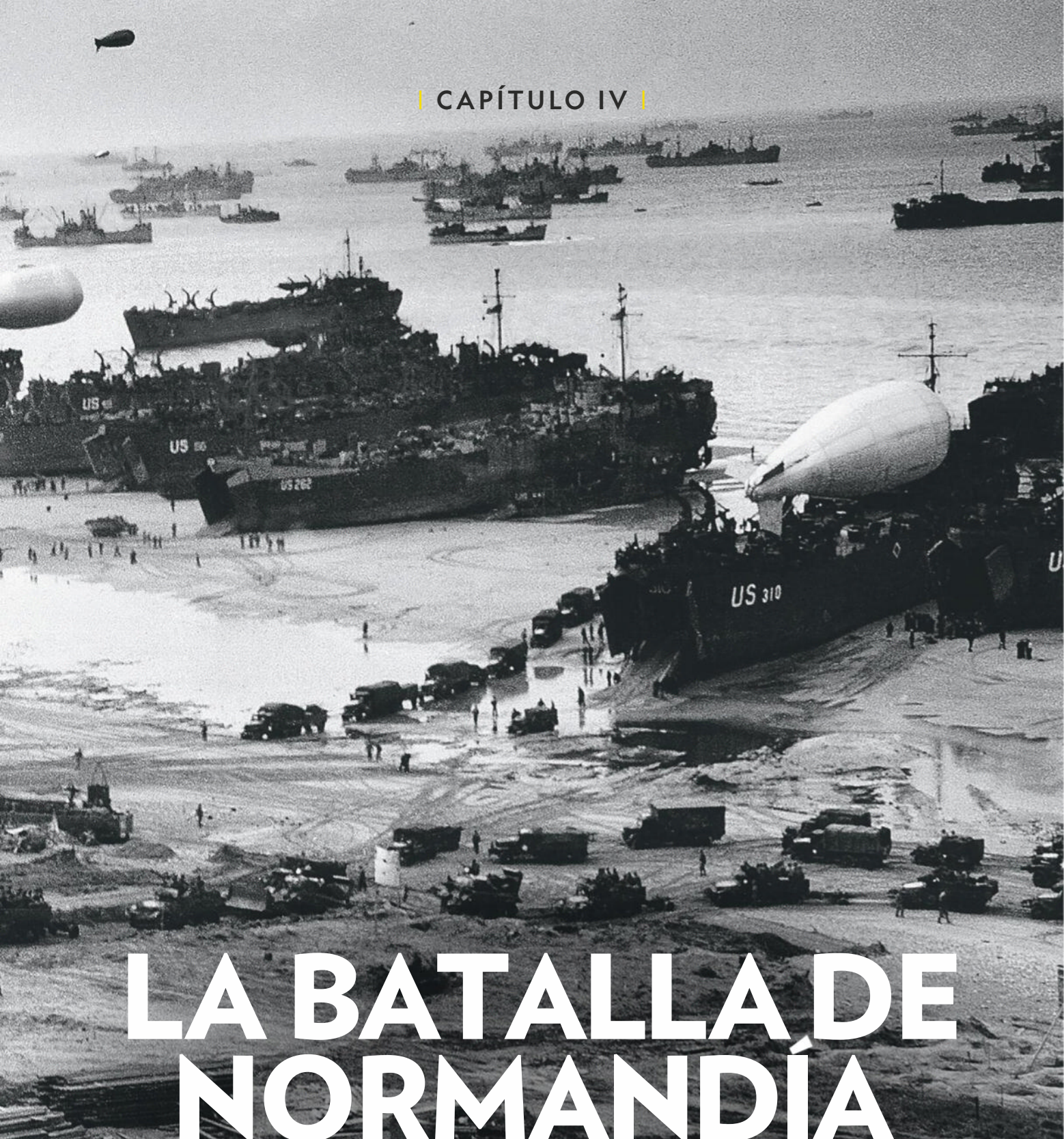
SHERMAN hundido con otros 19 tanques cuando una mina hundió el barco que los llevaba dos semanas después del Día D.

SHERMAN DD hundido por el oleaje cuando fue lanzado al mar el Día D a la vista de la playa de Utah, su destino.

© JIM PARROT / GETTY IMAGES

UN PODER COLOSAL
Naves de desembarco sobre las que flotan globos de barrera dejan su cargamento en la playa de Omaha durante la bajamar, el día 8 de junio. Las mayores, de 100 m de eslora, son Landing Ship Tanks (LST).

CAPÍTULO IV



LA BATALLA DE NORMANDÍA

Al desembarco le siguió una durísima campaña que se prolongó hasta la liberación de París en agosto de 1944. El balance de la batalla de Normandía fue dramático para los alemanes, que ya no podrían reponer sus pérdidas humanas y materiales

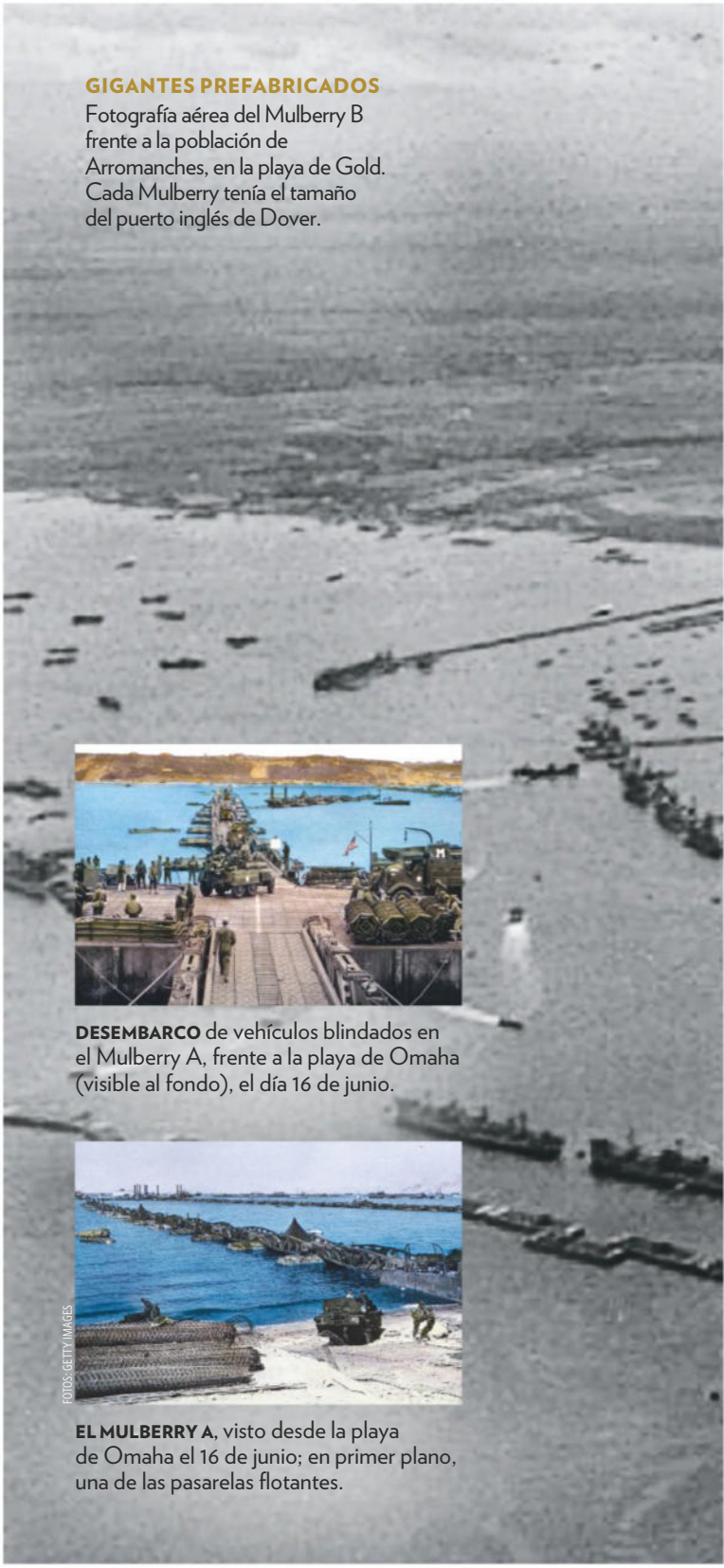
El 7 de junio, las divisiones del Cuerpo Expedicionario aliado se habían asentado con éxito en las cinco playas. Los flancos estaban asegurados a cada lado por las divisiones aerotransportadas y por los ríos Douve al oeste y Dives al este. En el aire, la superioridad de las fuerzas aéreas aliadas era absoluta; mientras, en la costa, la flota de guerra seguía anclada con sus cañones apuntando hacia el interior. Sin embargo, la posición aliada todavía era precaria, pues las fuerzas de desembarco, salvo en Gold y Juno, permanecían aisladas unas de otras. A primeras horas de la mañana, cuando el general Montgomery desembarcó y estableció el cuartel general del 21.º Grupo de Ejércitos en la población de Creully, ya habían cesado los combates más duros en Omaha, y durante el resto de la jornada los estadounidenses lograron establecer contacto con los británicos de Gold. Al acabar el día, las tropas anglocanadienses habían creado un frente continuo con sus tres sectores y habían liberado la población de Bayeux.

En las playas seguía el frenético ir y venir de lanchas y buques de desembarco, que no cesaban de descargar nuevas divisiones con todo su armamento y equipo. A la flota de invasión la siguieron los remolcadores con los grandes cofres de hormigón que formarían dos puertos artificiales, cuya construcción comenzó de inmediato: el Mulberry A en la playa de Omaha y el Mulberry B frente a la población de Arromanches, en la playa de Gold.

LOS BRITÁNICOS EN CAEN

Con los Mulberries en funcionamiento, los aliados fueron capaces de aumentar sus efectivos con rapidez, pero todavía estaban peligrosamente constreñidos por el limitado espacio del frente, que no superaba los 15 kilómetros de profundidad. Era imprescindible expandir las cabezas de desembarco y abrirse paso hacia el interior de Francia a través del cerco del ejército alemán.

Para ello debían tomar Caen, su objetivo prioritario. Esta ciudad, cuya ocupación se había asignado a las fuerzas británicas y canadienses, constituía uno de los principales centros de comunicaciones ferroviarios y



GIGANTES PREFABRICADOS
Fotografía aérea del Mulberry B frente a la población de Arromanches, en la playa de Gold. Cada Mulberry tenía el tamaño del puerto inglés de Dover.

DESEMBARCO de vehículos blindados en el Mulberry A, frente a la playa de Omaha (visible al fondo), el día 16 de junio.

EL MULBERRY A, visto desde la playa de Omaha el 16 de junio; en primer plano, una de las pasarelas flotantes.

FOTOS: GETTY IMAGES

LAS ARTERIAS DE LA INVASIÓN

LOS PUERTOS MULBERRY

A FIN DE ASEGURAR la rápida llegada de refuerzos y pertrechos para las tropas que combatían en Normandía, los aliados proyectaron dos puertos artificiales llamados Mulberry. A los 12 días del comienzo de Overlord, el Mulberry A (en Saint-Laurent, en el sector estadounidense) y el Mulberry B (en Arromanches, en el sector británico) ya procesaban cada uno **7.000 toneladas de suministros al día**. El muelle exterior, construido con gigantescos cofres de hormigón llamados Phoenix (remolcados ya el 6 de junio a través del Canal) y con viejos barcos barrenados, los Gooseberries, formaba un rompeolas semicircular que dejaba en el centro una gran laguna. En ella, largas pasarelas flotantes creaban **muelles articulados que subían y bajaban** según la marea, permitiendo efectuar las operaciones de descarga con facilidad. El 19 de junio, las operaciones quedaron paralizadas durante tres días y medio por **un violento temporal** que dañó el puerto británico y destruyó el americano. Los estadounidenses, que nunca habían puesto muchas esperanzas en los Mulberries, siguieron desembarcando sus suministros en **las playas de Utah y Omaha** con buques LST de fondo plano. El puerto británico fue reparado y estuvo operativo hasta el 19 de noviembre de 1944. Por entonces habían pasado por los Mulberries **dos millones y medio de hombres**, 500.000 vehículos y cuatro millones de toneladas de material.

ALAMY / ACI

ULLSTEIN BILD / GETTY IMAGES

CON FE EN HITLER
Tres jovencísimos granaderos panzer de la 12.ª División Panzer de las SS Hitlerjugend lucen las cruces de hierro ganadas en la defensa de Caen.

por carretera de Normandía, y dominaba la única llanura de la región, que era lo bastante amplia como para construir aeródromos y que, al facilitar el avance de los carros de combate, resultaba el lugar perfecto para presionar hacia el sur, en dirección a Falaise.

Sin embargo, el contraataque de la 21.ª División Panzer el Día D había terminado con sus fuerzas en retirada apostadas ante Caen, lo que impidió que los aliados capturasen la ciudad según lo previsto. En los días siguientes, los ataques frontales de las fuerzas canadienses chocaron con una tenaz resistencia, que se fortaleció con la llegada de la División Panzer Lehr y la 12.ª División Panzer de las SS Hitlerjugend, compuesta en su mayoría por fanáticos miembros de las Juventudes Hitlerianas. Las tres divisiones acorazadas, que no bastaban por sí solas para atacar la cabeza de desembarco, adoptaron una posición defensiva a la espera de refuerzos suficientes para lanzar el contraataque hacia el mar.

Pero sus adversarios se les avanzaron. El día 9, Montgomery comunicó a su Estado Mayor el lanzamiento de una nueva ofensiva con la intención de rodear Caen. Para ello decidió emplear a sus mejores unidades, que ya habían destacado bajo su mando durante la guerra del desierto. Llevaría a cabo un doble ataque por los flancos del enemigo: mientras la 7.ª División Acorazada (las «Ratas del Desierto») se lanzaba por el suroeste en dirección a Évrecy, la 51.ª División de Infantería (Highland) atacaría en dirección este, por los puentes sobre el río Orne que habían tomado los paracaidistas el Día D.

A las pocas horas de comenzar el ataque el 11 de junio, los escoceses de la 51.ª Highland, que, como parte

de la maniobra de envolvimiento, deberían haber alcanzado la localidad de Cagny en el sur se vieron incapaces de proseguir su avance, detenidos por el intenso fuego de mortero y la artillería de campaña del enemigo. La esperanza de Montgomery recayó entonces en la 7.ª División Acorazada, que, tras dos días de intensos combates, pudo romper el frente aprovechando un hueco abierto entre la 352.ª División de Infantería alemana (presionada a su vez por los estadounidenses que avanzaban desde Omaha) y la división Panzer Lehr, cuyas unidades todavía estaban llegando al frente.

A primera hora de la mañana del 13 de junio, los carros de la vanguardia británica alcanzaron la estratégica población de Villers-Bocage, un cruce de carreteras situado a unos 25 kilómetros al sudoeste de Caen, que los alemanes parecían haber cedido sin mostrar oposición. Sin embargo, en un bosque cercano a la carretera que salía de Villers-Bocage, se encontraban cinco temibles carros Tiger I del 101.º Batallón de Carros Pesados de las SS, al mando del as de tanques Michael Wittmann, que observaban ocultos los movimientos del enemigo. Cuando los británicos se disponían a proseguir su avance, Wittmann destrozó el tanque Cromwell que lideraba la columna británica con un preciso disparo de su cañón de 88 mm. Con la carretera bloqueada, los Tiger abandonaron su escondite y en cinco minutos incendiaron 25 carros británicos y arrasaron con sus ametralladoras los vehículos que transportaban la infantería. Al día siguiente, la 50.ª División de Infantería (Northumbrian) no consiguió abrirse paso hacia Villers-Bocage, y los británicos, temiendo quedar aislados, abandonaron

CARROS DE COMBATE ALIADOS destruidos por los Tiger I de Michael Wittmann durante la batalla de Villers-Bocage, el 13 de junio.

KEYSTONE-FRANCE / GETTY IMAGES

su posición avanzada, cubriendo su retirada con un bombardeo de la RAF que arrasó aquella población.

Con el fracaso ante esa localidad, el 2.º Ejército británico perdió su mejor oportunidad para capturar Caen antes de que acabara junio, pues estaban empezando a llegar los primeros refuerzos de las divisiones panzer. El camino de estas unidades hasta alcanzar el frente de batalla fue arduo y lento. Con gran parte de las instalaciones ferroviarias inutilizadas por los aliados o por los actos de sabotaje de la Resistencia, las divisiones acorazadas alemanas tenían que utilizar las carreteras, momento en que eran atacadas por grupos de cazabombarderos como los letales Typhoon británicos, dotados de cuatro cañones y de ocho cohetes, que las obligaban a detenerse y buscar refugio, viéndose obligadas a ocultarse en bosques durante las horas del día y a avanzar cuando caía la noche. Esa fue la experiencia de la 2.ª División Panzer de las SS Das Reich: en la tarde del 6 de junio partió de su acuartelamiento en Montauban, al sur de Francia, pero no alcanzó Caen hasta el día 23; tardó 17 días en recorrer menos de 700 kilómetros, un viaje que en condiciones normales no hubiera llevado a los blindados más de cinco días.

LOS ESTADOUNIDENSES EN EL COTENTIN

Entre tanto, en el sector occidental de la invasión, los principales esfuerzos de los norteamericanos tras el desembarco se concentraron en reforzar las tropas paracaidistas, que habían mantenido a raya los contraataques alemanes durante todo el Día D. Para ello era imprescindible tomar la población de Carentan, que controlaba la vital carretera que unía el puerto de Cherburgo con Bayeux y Caen, y era, además, el punto de unión entre las playas de Utah y Omaha. Consciente de la importancia estratégica de ese enclave, Rommel reforzó las posiciones alemanas con la 17.ª División SS de Granaderos Panzer, la única unidad de elite que no estaba ocupada en la defensa de Caen. Pero su presencia no bastó para detener el avance de la 101.ª División Aerotransportada que, tras angustiosos combates casa por casa, tomó Carentan el

Los cazabombarderos obligaban a esconderse a las divisiones panzer cuando usaban las carreteras

COMBATES SIN TREGUA
Los artilleros de un cañón estadounidense M3 de 105 mm disparan cerca de Carentan, localidad situada a unos 8 km de la playa de Utah.

14 de junio, lo que permitió a los norteamericanos unir sus cabezas de playa en un frente continuo.

Tras este éxito, Omar Bradley, el comandante estadounidense, ordenó al VII Cuerpo de Ejército al mando del mayor general Collins —la fuerza que había desembarcado en la playa de Utah— que cortara la península de Cotentin, de 38 kilómetros de anchura, para impedir que los alemanes pudieran enviar refuerzos. En la noche del 17 al 18 de junio, las tropas norteamericanas alcanzaban Barneville, en la costa oeste de la península, y luego, en menos de 24 horas, Collins realizó un giro de 90 grados hacia el norte, dirigiendo sus tres divisiones de infantería hacia Cherburgo en un avance directo. La ciudad había quedado completamente aislada del resto del 7.º Ejército alemán, y Rommel la dio por perdida, prefiriendo emplear sus fuerzas en otras partes del frente. Pero Hitler, que había llegado a Francia el 17 de junio para reunirse con

FRANKLIN / GETTY IMAGES

sus generales, estaba decidido a negar a los aliados un puerto de aguas profundas, y ordenó «luchar hasta el último cartucho».

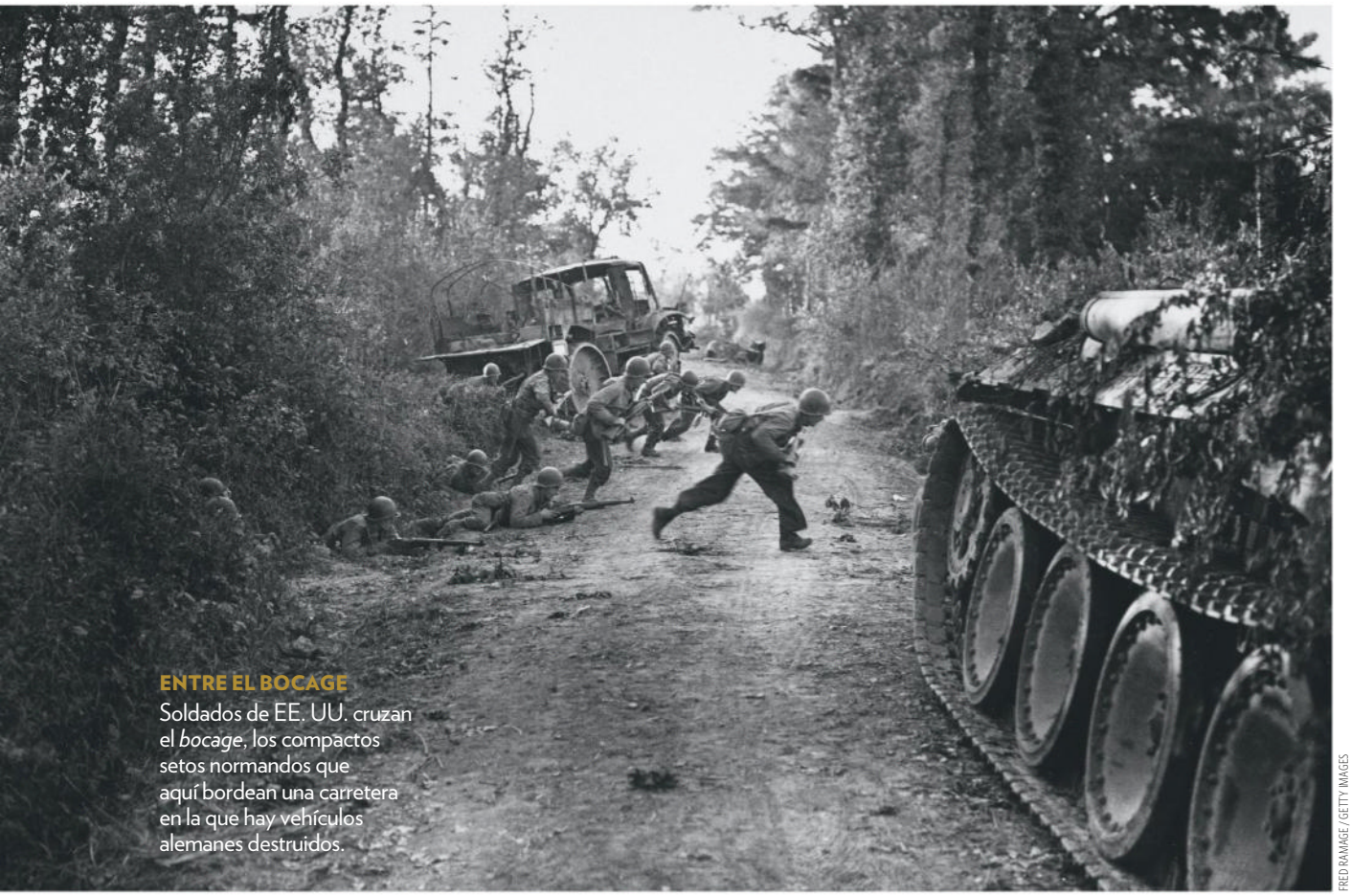
Los alemanes habían convertido Cherburgo, en el extremo norte del Cotentin, en una poderosa fortaleza. O, al menos, eso creían. El elemento más destacable de la defensa de la ciudad tenía que ver con su condición de puerto: eran los cañones costeros de gran calibre (de entre 150 y 280 mm) ubicados en casamatas de hormigón, que resultaban disuasorios ante cualquier ataque por mar; sin embargo, el enemigo atacaría por tierra. Previendo esta contingencia, los alemanes habían reforzado las viejas fortificaciones del siglo XIX con fuertes, búnkeres y trincheras que formaban un cinturón defensivo semicircular situado a entre 6 y 10 kilómetros alrededor de la ciudad. Emplazadas sobre terreno elevado, las posiciones defensivas dominaban todos los caminos de acceso, protegidos además con obstáculos anticarro y baterías antiaéreas que podían utilizarse para el fuego terrestre. La guarnición de la ciudad estaba formada por cuatro grupos de combate, que sumaban unos 25.000 hombres, al mando del comandante Von Schlieben. Aunque relativamente bien abastecidos, tenían escaso espíritu combativo.

El 23 de junio, tras un bombardeo aéreo, Collins lanzó a sus divisiones en un asalto frontal que consiguió abrir varias brechas en el perímetro defensivo exterior; pero, al avanzar, los norteamericanos se encontraron en una zona dominada por fortines y defendida por pequeñas unidades que ocupaban posiciones individuales. Esto ralentizó su progreso, pues la única manera de seguir adelante era neutralizar posición tras posición mediante bazucas y cargas de demolición. Tres días

Cherburgo contaba con poderosos cañones encarados al mar, pero fue atacada por tierra

DERROTADOS
Soldados estadounidenses escoltan a una columna de prisioneros alemanes en Cherburgo, tras la toma de esta ciudad, el gran puerto del Cotentin.

GETTY IMAGES



ENTRE EL BOCAGE
Soldados de EE. UU. cruzan el *bocage*, los compactos setos normandos que aquí bordean una carretera en la que hay vehículos alemanes destruidos.

FRED RAMAGE / GETTY IMAGES

después, tras la caída del Fort du Roule —una imponente fortaleza construida sobre un promontorio rocoso que dominaba el puerto y la ciudad—, Von Schlieben se rindió, consciente de que no tenía sentido prolongar la resistencia.

Cuando los estadounidenses entraron en la ciudad descubrieron que el puerto, el verdadero objetivo de la batalla, había quedado reducido a un montón de ruinas. Los ingenieros alemanes habían llevado a cabo un concienzudo programa de demolición que convirtió las instalaciones portuarias en inservibles para los aliados. Por esta labor Hitler condecoró al comandante naval de Normandía con la Cruz de Hierro, al considerar que se trataba de «un hecho sin precedentes en los anales de la defensa costera»; las instalaciones portuarias no recuperarían su plena capacidad hasta finales de septiembre. Aun así, los alemanes habían sufrido una importante derrota, y la deshonra de haber perdido una fortaleza a la que Hitler había ordenado resistir durante meses llevó al general Dollmann, comandante del 7.º Ejército alemán y por tanto responsable del fracaso, a suicidarse en su cuartel general.

EL ESTANCAMIENTO

Una vez asegurada Cherburgo, el 1.er Ejército de Bradley se preparó para empujar hacia el sur y extender la ocupación del sector occidental de Normandía. Sin embargo, las fuerzas norteamericanas quedaron detenidas al norte de la población de Saint-Lô por las dificultades que el *bocage* presentaba para el combate. Los aliados habían practicado el desembarco en las playas, pero descuidaron este elemento fundamental

del paisaje normando: un terreno formado por campos de cultivo irregulares, separados por frondosos setos que constituían un muro casi infranqueable, mitad tierra, mitad vegetación, de entre uno y cinco metros de altura. El avance por esta zona fue lento por naturaleza; cada hilera de matorrales, zarzas y árboles era un obstáculo que impedía la acción de los carros de combate y favorecía las emboscadas, algo que los alemanes aprovecharon con enorme eficacia.

Mientras tanto, en el sector de Caen, dominado por la llanura de Falaise, el territorio se presentaba idóneo para el enfrentamiento de medios acorazados, especialmente para los carros pesados alemanes, que sobresalían en el combate a larga distancia. Durante el mes de junio, a las divisiones 21.ª Panzer, 12.ª SS Hitlerjugend y Panzer Lehr se les sumaron otras cuatro divisiones acorazadas: la 9.ª y la 10.ª de las SS, desplazadas desde el frente oriental, la 2.ª División Panzer de las SS Das Reich desde el sur de Francia y la 1.ª SS desde Bélgica. El general Von Schweppenburg, al mando de esta extraordinaria fuerza acorazada, planeaba utilizar los carros de combate para lanzar un contraataque masivo que devolviera a los aliados al mar, abriendo una brecha entre el 1.er Ejército estadounidense y el 2.º Ejército británico con la captura de Bayeux.

Sin embargo, Montgomery —que sospechaba las intenciones de los alemanes— se le adelantó el 26 de junio con el lanzamiento de Epsom, una operación que debía capturar Caen con un movimiento envolvente desde el oeste. El plan preveía la creación de un gran saliente a través de los ríos Odón y Orne, con el que amenazar toda la posición alemana en el sector. La colina 112, que dominaba el terreno entre ambos ríos, era una posición estratégica cuya captura resultaba de vital importancia. Para tomarla contaba con 60.000 hombres y 600 carros de combate.

LA DOTACIÓN de un cañón antitanque alemán aguarda, emboscada, la llegada de los carros de combate británicos a mediados de junio.

KEYSTONE-FRANCE / GETTY IMAGES

COMBATES BRUTALES
Un camión de munición británico explota al recibir el impacto de un proyectil alemán durante la operación Epsom, el 26 de junio.

POPPERFOTO / GETTY IMAGES

En un primer momento, el ataque fue lento pero efectivo: con el apoyo de los carros de combate de la 11.ª División Acorazada, los escoceses de la 15.ª División penetraron en las líneas enemigas. Tras varios días de intensos combates alcanzaron el río Odón y establecieron una posición en la colina 112; ahora, las fuerzas británicas ocupaban una franja de cuatro kilómetros de ancho por diez de largo que se conocería con el nombre de «corredor escoces».

Rommel, que reservaba sus fuerzas para un gran contraataque, era reticente a comprometer las divisiones acorazadas en esa batalla, pero la intensidad del ataque británico acabó por obligarlo a hacerlo. El 29 de junio lanzó tres divisiones panzer de las SS contra el flanco derecho del «corredor escocés», en una dura acometida que obligó a los británicos a evacuar la colina 112 y pasar a la defensiva. Sin embargo, gravemente dañadas por los ataques aéreos y por el fuego de los buques de guerra desde la costa, las divisiones panzer no contaron con la fuerza suficiente como para adentrarse en el corredor. Sus ataques posteriores del día 1 de julio fueron desbaratados y finalmente abandonaron la ofensiva, lo que permitió a los británicos conservar el territorio ganado con anterioridad.

Las pérdidas materiales fueron cuantiosas en ambos bandos, pero los aliados podían reponerlas fácilmente, y los alemanes no. Todo el campo de batalla en los alrededores de Caen estaba sembrado de restos de las divisiones panzer que habían participado en los combates, con más de 100 carros destruidos. Las pérdidas alemanas provocadas por la operación Epsom habían frustrado todas las esperanzas de un contraataque. Hitler, exasperado por la incapacidad de sus

El campo de batalla en los alrededores de Caen estaba sembrado de restos de las divisiones panzer

BPK / SCALA, FIRENZE

SOLDADOS ALEMANES de la 16.ª División de Campo de la Luftwaffe se desplazan entre las ruinas de Caen, en junio o julio.

ALBUM

VEHÍCULO BLINDADO de reconocimento alemán con dos soldados de la división SS Hitlerjugend en las ruinas de Caen.

ULLSTEIN BILD / GETTY IMAGES

LOS SERVIDORES de un lanzacohetes alemán, que forman parte de la defensa de Caen, aguardan la acometida de los aliados.

generales para acabar con las cabezas de desembarco, llevó a cabo un cambio de mandos en el frente occidental. Von Rundstedt, tras sugerir en una conversación telefónica con el Alto Mando que lo mejor sería pedir la paz, fue reemplazado al mando del OB West por el mariscal de campo Günther von Kluge. Algunos días después, Von Schweppenburg sufrió la misma suerte, siendo sustituido por el general Heinrich Eberbach en el mando del Grupo Panzer Oeste. Tan solo Rommel se libró de la destitución, probablemente por el efecto negativo que habría tenido sobre la moral de las fuerzas que combatían en el frente occidental y de la población alemana.

Con los estadounidenses avanzando lentamente a través del *bocage* y los británicos inmovilizados por las divisiones panzer, los mandos aliados, y Montgomery en especial, tuvieron que hacer frente a un aluvión de críticas por la demora en tomar Caen. Algunos miembros del SHAEF (el Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada) no descartaban su dimisión. Antes del desembarco se había fijado un período de 90 días para llegar a París, pero había transcurrido casi la mitad de ese tiempo y, a pesar de su abrumadora superioridad aérea y material, los aliados aún se encontraban ante un objetivo que debían haber tomado el Día D.

En el SHAEF, además, preocupaba cómo percibiría Stalin esta situación, pues, a diferencia de lo que pasaba en Normandía, la URSS había arrollado a los alemanes con la ofensiva en apoyo de la invasión de Francia: el lanzamiento de la operación Bagration el 22 de junio, en Bielorrusia, destruyó 28 divisiones (alrededor de 350.000 hombres) del Grupo de Ejércitos Centro alemán, abriendo una brecha de 400 kilómetros en el frente que hizo retroceder a los alemanes hasta la antigua frontera germano-soviética de 1939.

OPERACIÓN GOODWOOD: LA TOMA DE CAEN

A principios de julio, Montgomery cosechó un éxito limitado con la captura de parte de la ciudad de Caen en la operación Charnwood. Tras un intenso bombardeo de la RAF, que no logró gran cosa salvo la destrucción de la ciudad, un ataque frontal de las divisiones canadienses consiguió despejar toda la zona de Caen al norte del río Orne. Las unidades de la división SS Hitlerjugend que la defendían llevaron a cabo una retirada estratégica a través del río, volando el único puente a su paso y atrincherándose en los suburbios industriales del sur.

Consciente de la impaciencia del SHAEF, Montgomery sabía que la captura de Caen no se podía retrasar más. Pero no quería otra operación que dependiese de la infantería, pues los ejércitos anglocanadienses ya sumaban 37.563 bajas, y desde Londres habían comunicado que se estaban quedando cortos de reemplazos. En cambio, tenía a su disposición un gran número de carros de combate, de forma que proyectó una nueva ofensiva basándose en estas fuerzas acorazadas.

Eisenhower se mostró pletórico ante la propuesta. En ocasiones anteriores había acusado al general británico de excesiva cautela, pero ahora puso grandes esperanzas en su iniciativa: «No me sorprendería en absoluto —escribió a Montgomery— que se consiga una victoria tan grande que, comparada con ella, algunas de las antiguas y clásicas batallas parezcan simples escaramuzas entre patrullas». Pero Eisenhower estaba equivocado. Lo que él y el resto de comandantes del Alto Mando entendieron como una ambiciosa ofensiva para romper el frente y alcanzar Falaise, al sur, tenía un proposito más limitado: la toma de Caen. El resto de objetivos dependería del desarrollo de los acontecimientos, como le transmitió Montgomery al general Dempsey, que lideraría el ataque con el 2.º Ejército británico.

Solo Rommel se libró de ser destituido por Hitler, por el efecto negativo que ello habría tenido sobre la moral de los alemanes

Justo antes del lanzamiento de la operación, los alemanes sufrieron un inesperado contratiempo: la pérdida de su comandante más capacitado. El 17 de julio, mientras Rommel volvía a su cuartel general en La Roche-Guyon tras visitar el frente, el automóvil en el que viajaba fue atacado por dos cazas Spitfire británicos cerca de la población de Sainte-Foy-de-Montgommery (nombre irónicamente similar al de su contrincante). Rommel salió despedido de su Horch descapotable y resultó gravemente herido en la cabeza. Fue trasladado al hospital y, aunque lograría recuperarse de sus heridas, quedó fuera de la guerra. El mariscal de campo Von Kluge lo reemplazó al mando del Grupo de Ejércitos B, al tiempo que continuaba como comandante en jefe de todas las fuerzas alemanas de Francia.

Al día siguiente, la ofensiva de Montgomery, con el nombre en clave de Goodwood, comenzó con uno de los mayores bombardeos en apoyo de una operación terrestre de la guerra: 2.000 bombarderos pesados y 600 bombarderos medios de la RAF y la USAAF dejaron caer más de 7.500 toneladas de bombas sobre las posiciones alemanas en Caen. Mientras los últimos aviones se alejaban, tres divisiones acorazadas británicas empezaron a avanzar entre las nubes de polvo y escombros, cruzando el río Orne por el norte para después llevar a cabo un gran movimiento envolvente sobre la ciudad desde el este. Durante las primeras horas del ataque, las unidades de vanguardia hicieron rápidos progresos que les permitieron comprobar los devastadores efectos del bombardeo, con cañones retorcidos y tanques de 57 toneladas volcados por la fuerza explosiva.

El bombardeo había arrasado la primera línea del frente, lo que permitió a la infantería canadiense tomar Caen con cierta facilidad. Sin embargo, la operación

GETTY IMAGES

LOS SOLDADOS CANADIENSES limpian de francotiradores alemanes las casas de Caen durante la ocupación de la ciudad, el 20 de julio.

MUEREN LOS INOCENTES

LAS VÍCTIMAS CIVILES DE LOS BOMBARDEOS ALIADOS

La ciudad de Caen, devastada tras los bombardeos aliados sufridos entre el 6 de junio y el 19 de julio.

POPPERFOTO / GETTY IMAGES

Una de las mayores preocupaciones de los líderes aliados antes del desembarco era el número de víctimas civiles que se producirían como resultado de las acciones militares aliadas en Europa occidental. Ya en la fase de preparación de Overlord, **Churchill** había manifestado su preocupación por los bombardeos aliados sobre Francia y Bélgica, convencido de que matar desde el aire a los civiles a los que pretendían liberar no haría más que beneficiar la causa alemana entre la población francesa, con la posibilidad de que esta pudiera **reaccionar amargamente** hacia sus futuros «liberadores estadounidenses y británicos». Por ello, Churchill intentó establecer entre los comandantes de las fuerzas aéreas **un límite de 10.000** bajas civiles, a partir del cual deberían cesar los bombardeos; pero esta cifra quedó pronto superada, llegando a los 15.000 muertos y 19.000 heridos antes del Día D. Por desgracia, las penurias de los civiles de Normandía no hicieron más que agravarse desde el inicio de la invasión aliada. A la **destrucción** de sus ciudades, en algunos casos completamente arrasadas, se deben sumar otros 19.890 muertos y un número mayor de heridos. Tan solo en la ciudad de Caen, los bombardeos aliados mataron a 3.000 de sus 60.000 habitantes y dejaron a **35.000 sin hogar**.

EL MAPA SUPERIOR muestra el desarrollo de la invasión de Francia, desde el desembarco en Normandía el 6 de junio hasta la llegada de los aliados a la Línea Sigfrido a finales de agosto.

pronto quedó detenida ante el formidable despliegue defensivo organizado por el general Eberbach: cinco líneas sucesivas de carros de combate y cañones antitanque que ocupaban las poblaciones al sureste de Caen, completadas al final con la cresta Bourguébus, un promontorio defendido por el III Cuerpo Flak (armado con cañones de 88 mm) y los carros pesados Tiger I de la 1.ª División de las SS Leibstandarte Adolf Hitler.

El lento avance de las divisiones de infantería, obstaculizado por los cráteres formados por las bombas aliadas, dejó expuestas a las columnas acorazadas británicas, que vieron caer sobre sus Sherman y Cromwell una lluvia de proyectiles; algunos escuadrones de carros quedaron aniquilados en cuestión de minutos. El 20 de julio, cuando las fuerzas acorazadas aún estaban combatiendo en las poblaciones de la ladera de la cresta, intensas lluvias convirtieron el terreno en un barrizal, lo que sirvió como pretexto para cancelar la operación. En apenas dos días, los británicos habían sufrido 5.537 bajas y perdido 413 carros de combate.

Aunque la operación fue considerada un fracaso por Eisenhower, Goodwood siguió un curso similar al del resto de batallas por Caen, que según Montgomery respondían a su plan inicial: inmovilizar en aquel sector el mayor número de fuerzas acorazadas enemigas para que no pudieran intervenir en el flanco occidental de la invasión. Ese fue el éxito de Goodwood, pues el Alto Mando alemán quedó convencido de que el principal ataque aliado en Normandía se produciría en el sector británico, en las inmediaciones de Caen, con la intención de penetrar en la llanura de Falaise. La ruptura de esa parte del frente era lo que más temían los alemanes, ya que separaría el 7.º y el 15.º ejércitos y dejaría expuesto el camino hacia París. Por ello concentraron

LA CARRERA HACIA PARÍS

27 DE JULIO
Con el lanzamiento de la operación Cobra los estadounidenses rompen el frente alemán en el sector de Saint-Lô.

1 DE AGOSTO
El 3.er Ejército de Patton se considera formalmente operativo y se adentra en Bretaña con cuatro cuerpos de ejército.

3 DE AGOSTO
El VIII Cuerpo de Ejército de Middleton alcanza Rennes. Ha recibido órdenes de Patton de limpiar Bretaña mientras el resto del 3.er Ejército marcha hacia el este.

8 DE AGOSTO
El XV Cuerpo de Ejército de Haislip alcanza la población de Le Mans, en la retaguardia alemana.

17 DE AGOSTO
Al sur, los cuerpos de ejército XII y XX avanzan por el valle del Loira liberando a su paso las ciudades de Orleans y Chartres respectivamente.

19 DE AGOSTO
Las unidades de vanguardia estadounidenses alcanzan el río Sena y se encuentran prácticamente a las puertas de París.

ante los británicos hasta siete divisiones panzer, frente a las dos colocadas ante los norteamericanos. Este hecho dio a Bradley mayor libertad para preparar la operación Cobra, que decidiría la suerte de Normandía.

OPERACIÓN COBRA: LA RUPTURA DEL FRENTE

La condición previa para la ofensiva norteamericana era la toma de Saint-Lô, un importante nudo ferroviario y de carreteras cuya captura se había demorado más de un mes para priorizar el avance por la península de Cotentin. A principios de julio, las tropas del XIX Cuerpo de Ejército fueron enviadas al sur para tomar esa población, pero chocaron con los contraataques de los regimientos de paracaidistas de la Luftwaffe y la división Panzer Lehr —movilizada desde Caen— que defendían el sector. Entonces, los estadounidenses sometieron a la ciudad a un intenso bombardeo que la arrasó. Como en tantas otras ocasiones, los defensores resistieron atrincherados bajo los montones de ruinas humeantes hasta que la determinación y la superioridad material de los atacantes los obligaron a retroceder. Saint-Lô fue conquistada en la mañana del 19 de julio, pero el precio por su captura fue altísimo: en 17 días de combates, los estadounidenses habían sufrido 40.000 bajas para asegurar la zona de *bocage* alrededor de la población.

Ante esta asombrosa cifra de bajas, Bradley se convenció de la necesidad de iniciar Cobra con un bombardeo estratégico. Para asegurarse de no repetir los errores de Goodwood, viajó a Londres a fin de discutir el plan del bombardeo con los comandantes de las fuerzas aéreas. Necesitaba un ataque masivo de bombarderos pesados, pero exigió el empleo de bombas pequeñas para evitar la formación de profundos cráteres

ULLSTEIN BILD / GETTY IMAGES

LA PRESENCIA DE AVIONES ALIADOS obliga a estos soldados alemanes a protegerse en una zanja, en agosto de 1944. La supremacía aérea de los aliados fue absoluta e inclinó decisivamente a su favor la batalla de Normandía.

que impidiesen el avance de las fuerzas acorazadas. Además, para que sus tropas pudieran progresar rápidamente, estableció un margen de seguridad relativamente pequeño, de apenas 1.200 metros, entre la cortina de bombas y las unidades que encabezarían la ofensiva. Con el lanzamiento de 5.000 toneladas de bombas, napalm y fósforo blanco sobre un espacio de 12 kilómetros cuadrados, cualquier error de cálculo podía tener efectos devastadores.

En la mañana del 25 de julio, el bombardeo comenzó a las 9.38. Durante las dos horas siguientes, oleada tras oleada de bombarderos pasaron zumbando sobre las tropas, listas para el comienzo de la operación. Las primeras oleadas de bombarderos B-17 y B-24 dejaron caer sus bombas con precisión, pero a causa de las enormes nubes de polvo y humo que se levantaron, las siguientes oleadas soltaron su carga antes de lo previsto, cayendo sobre las tropas aliadas y causando 111 muertos y 490 heridos. A pesar de este incidente, Bradley insistió en que la operación siguiera adelante, y a las 11.00 se inició el avance de tres divisiones de infantería, que penetraron a través de la brecha abierta por los bombarderos.

Las fuerzas alemanas, que habían recibido un durísimo castigo, se encontraban en un estado lamentable. La división Panzer Lehr había quedado prácticamente aniquilada, con la pérdida de casi todos sus carros de combate y la mitad de sus hombres. Pero, a pesar de la dramática evaluación de su comandante, el general Fritz Bayerlein —que escribió «no creo que el infierno

pueda ser peor de lo que nosotros hemos experimentado»—, la gran mayoría de las unidades de infantería habían sobrevivido y tan pronto como se recuperaron de la conmoción causada por las explosiones acudieron a sus puestos y abrieron fuego contra las tropas estadounidenses que avanzaban. Al acabar el primer día de la operación, estas apenas habían penetrado tres kilómetros en el punto más profundo, un muy modesto logro que estaba lejos de ser el gran éxito que esperaba el Alto Mando aliado.

Sin embargo, los estadounidenses ignoraban que los alemanes no tenían líneas de defensa en la retaguardia a las que poder retirarse; si mantenían la presión del primer día, la debilitada resistencia alemana se quebraría. Era lógico que los comandantes norteamericanos se mostrasen cautelosos tras la experiencia de los sangrientos enfrentamientos en el *bocage* y el reguero de muertos y heridos que trajeron consigo. ¿Cuántas vidas costaría arremeter contra los alemanes atrincherados entre las ruinas? El 26 de julio, Collins decidió correr el riesgo y lanzó sus divisiones acorazadas al ataque antes de lo previsto. Después de tres días de fieros combates, los alemanes empezaron a ceder, y sintiendo la victoria a su alcance, los norteamericanos aumentaron la presión, lo que provocó la ruptura completa del frente el 27 de julio.

Esa noche, un Bradley exultante le escribió a Eisenhower: «Decir que esta noche estamos galopando es decir poco». El apresurado contraataque organizado por la 2.ª División Panzer de las SS Das Reich y la 17.ª División SS de Granaderos Panzer no pudo impedir que los carros de la 2.ª División Acorazada entrasen en Coutances el 28 de julio.

Los comandantes de EE. UU. temían que la operación Cobra causara miles de bajas

Desde ese momento, el avance norteamericano fue rapidísimo: el 30 de julio, las columnas acorazadas conquistaron Avranches sin encontrar ante ellas una resistencia alemana coherente, y el 31 de julio aseguraron intactos los puentes sobre el río Sélune, en la cercana localidad de Pontaubault. Al día siguiente, el recién llegado 3.er Ejército estadounidense, al mando de Patton, aprovechó la brecha abierta con la toma de Avranches y cruzó esta localidad al frente de cuatro divisiones, saliendo de Normandía y adentrándose en la región de Bretaña.

En ese momento, los comandantes aliados reorganizaron los mandos: el general Bradley asumió el mando del 12.º Grupo de Ejércitos, cediendo el mando del 1.er Ejército estadounidense al general Hodges; mientras, en el sector de Caen, con la llegada de nuevas divisiones canadienses se formó el 1.er Ejército canadiense al mando del general Crerar. Ahora Bradley se encontraba al mismo nivel que Montgomery, pues ambos tenían bajo su mando un grupo de ejércitos. Pero el general británico seguiría siendo el comandante de las fuerzas aliadas en Francia y el superior de Bradley hasta que Eisenhower estableciera su cuartel general en Francia, pues aún estaba en Inglaterra.

CONTRAATAQUE ALEMÁN EN MORTAIN

Para el 1 de agosto, los comandantes alemanes eran conscientes de que su flanco izquierdo se estaba desmoronando y de que habían perdido la batalla por Normandía. El mariscal de campo Von Kluge no veía ninguna posibilidad de restablecer el frente; sus tropas, desbordadas, eran incapaces de contener a los norteamericanos. A su entender, la mejor opción pasaba por una retirada estratégica del 7.º Ejército y del Grupo Panzer Oeste —ahora renombrado como 5.º Ejército Panzer— detrás del Sena, donde podrían unir sus fuerzas con las del 15.º Ejército alemán, que defendía el Paso de Calais y que tras la llegada de Patton a Francia se encontraba libre para actuar, pues estaba claro que ya no habría un segundo desembarco en el Paso de Calais protagonizado por el ficticio FUSAG liderado por el generlal norteamericano.

El OKW rechazó de inmediato la propuesta, siguiendo los deseos del Führer. En ningún caso Hitler quería ni podía autorizar la retirada, pues hacerlo significaría abandonar Francia, y, por lo tanto, llevar a los ejércitos aliados hasta la frontera alemana en el Westwall (Muro Oeste) o Línea Sigfrido. Este sistema defensivo, construido entre 1936 y 1940 y que discurría desde Suiza hasta el mar del Norte, había sido abandonado tras la victoria sobre Francia en 1940. Los trabajos para reactivar las fortificaciones llevarían entre seis y diez semanas, así que, para ganar tiempo, el 2 de agosto Hitler informó a Von Kluge de que el Grupo de Ejércitos B debía iniciar un contraataque con todas las unidades panzer disponibles a través de la localidad de Mortain y recuperar Avranches para restablecer las posiciones anteriores a la operación Cobra en la costa occidental del Cotentin. Con ello esperaba separar al 1.er y 3.er ejércitos norteamericanos, dirigidos respectivamente por Hodges y Patton, para luego atacar a Hodges por la retaguardia.

Entre tanto, el avance de las divisiones de Patton por Bretaña era imparable: mientras las últimas unidades todavía estaban cruzando los puentes en Pontaubault, la punta de lanza había profundizado 120 kilómetros en el interior. La región se encontraba libre de tropas alemanas, que habían sido transferidas a Normandía o bien estaban concentradas en la costa atlántica defendiendo los puertos. La descomposición del frente había sido tan contundente que ahora nada se interponía en el avance del 3.er Ejército estadounidense. En consecuencia —y aunque el plan original de Overlord preveía la captura de los importantes puertos bretones de Brest, Lorient y Saint-Nazaire para asegurar el continuo desembarco de abastecimientos—, Bradley

Hitler ordenó contraatacar para ganar tiempo y poner a punto las fortificaciones de la Línea Sigfrido

GETTY IMAGES

LOS VENCEDORES
Tropas de la 4.ª División Acorazada de EE. UU. atraviesan la localidad de Folligny el día 31 de julio, tras el avance de la operación Cobra.

LOS FRANCESES EN

UN LÍDER PARA LA FRANCIA LIBRE

EL GENERAL DE GAULLE

El 14 de junio de 1944, el general Charles de Gaulle desembarcó en Francia ante **el entusiasmo popular** y estableció el gobierno provisional de la República francesa en la recién liberada población de Bayeux. Quería evitar que los estadounidenses organizaran un gobierno militar y emitieran moneda de ocupación, lo que consideraba **una humillación** para Francia. De Gaulle se había convertido en el líder de hecho de la Francia Libre desde que en 1943 salió victorioso de su rivalidad con el general Giraud en el norte de África. Allí creo **el Comité Francés de Liberación Nacional** (CFLN), que fusionaba las diferentes autoridades francesas surgidas en el exilio tras la derrota de 1940. De Gaulle había logrado todo esto sin el apoyo de Roosevelt, que lo veía como **un potencial dictador**. El presidente de EE. UU. reiteraba que los ejércitos aliados no estaban invadiendo Francia para colocar a De Gaulle en el poder, y que el único gobierno reconocido sería el que saliera de las urnas. Hasta que se pudieran celebrar elecciones, los aliados planeaban establecer **un gobierno militar** para administrar los territorios liberados, lo que De Gaulle y el CFLN percibieron como un insulto. Churchill **logró calmar** las tensas relaciones entre ambos personajes, insistiendo en la necesidad de trabajar junto con el CFLN, ya que los aliados necesitaban la colaboración de **la Resistencia**. Roosevelt cedió, y en octubre reconoció la legitimidad del gobierno provisional instituido por De Gaulle, del que dos años más tarde surgiría la Cuarta República francesa.

LA MULTITUD rodea a De Gaulle en los Campos Elíseos de París el 26 de agosto tras su llegada a la capital francesa, liberada el día anterior.

DE GAULLE pasa revista a fuerzas de la Francia Libre en Londres, en 1940.

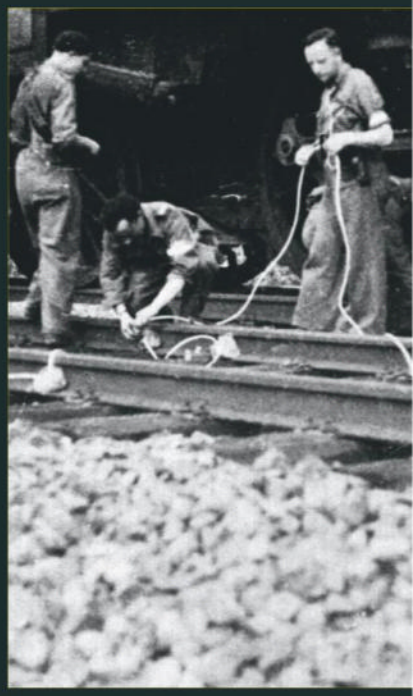
LA LIBERACIÓN

EL ALIADO INDISPENSABLE

LA RESISTENCIA FRANCESA

La noche del 5 de junio, la BBC retransmitió a través de Radio Londres, su estación de difusión para la Francia ocupada, los primeros versos del poema *Chanson d'automne*, de Paul Verlaine: «Los largos sollozos de los violines del otoño hieren mi corazón con monótona languidez». Se trataba de **la señal** que avisaba a la Resistencia francesa del inicio de la operación Overlord. En 1944 había ya en la Francia ocupada unos **100.000 hombres y mujeres** deseosos de desempeñar su papel dentro del esfuerzo bélico aliado y contribuir a la expulsión del invasor alemán. Durante los meses previos al desembarco, los miembros de la Resistencia habían pasado a los aliados una valiosa información –a través del servicio de inteligencia británico (MI6)– sobre las fuerzas alemanas y las defensas del Muro Atlántico. Comenzada la invasión, los grupos armados clandestinos –unificados bajo las **Fuerzas Francesas del Interior** (FFI) al mando del general Koenig– intensificaron las acciones de sabotaje, con la voladura de puentes, el descarrilamiento de trenes y la muerte de soldados alemanes. La mayoría de estas acciones estaban coordinadas por agentes británicos, estadounidenses y franceses exiliados, **lanzados en paracaídas** sobre territorio enemigo, junto con armas y suministros. Los combatientes de la Resistencia ponían en peligro su vida y la de comunidades enteras, pero sus acciones contribuyeron de manera significativa a ralentizar la concentración de fuerzas alemanas durante el Día D y la posterior batalla por Normandía.

COMBATIENTES de la Resistencia informan a un oficial de EE. UU. durante la batalla de Normandía.



TREN saboteado (izda.) y sabotaje de una vía férrea (dcha.) en el verano de 1944.

CARTEL BRITÁNICO de apoyo a la Resistencia francesa: un soldado alemán muere ahogado por unas manos con los colores de la bandera de Francia, sobre la leyenda «La Resistencia francesa nos ayuda a ahogar al *boche*», palabra con la que se designaba coloquialmente a los soldados alemanes.

FOTOS: GETTY IMAGES

GETTY IMAGES

UN MÉDICO CANADIENSE atiende a un soldado conmocionado durante la lucha por Falaise; a su lado arde un tanque alemán.

GETTY IMAGES

LOS CUERPOS de dos soldados alemanes yacen junto a un vehículo semioruga alemán de la división SS Leibstandarte Adolf Hitler el 12 de agosto.

aprovechó aquella coyuntura y dio órdenes a Patton de comprometer las «fuerzas mínimas» para rastrillar Bretaña, utilizando el resto de su ejército en un gran avance por el valle del río Loira hacia el Sena, de modo que sobrepasaría a las fuerzas alemanas por el sur.

Para el proyectado contraataque, con el nombre en clave de Lüttich, Kluge tan solo pudo reunir cuatro divisiones panzer. Estas, organizadas en tres columnas, se lanzaron al ataque en las primeras horas del 7 de agosto, bajo la cobertura de la noche. En el sur, los carros de combate de las divisiones Leibstandarte SS Adolf Hitler y SS Das Reich arrollaron los puestos avanzados estadounidenses y confluyeron en la ciudad de Mortain.

Aun así, fueron incapaces de romper las líneas de defensa de la 30.ª División de Infantería norteamericana, ya que uno de sus batallones resistía cercado en la cota 314, una colina que dominaba el terreno y desde donde dirigían un preciso fuego de artillería sobre el sector alemán. Al norte, los panzers de la 2.ª División Panzer fueron detenidos por la tenaz resistencia de la 9.ª División de Infantería. Para desatascar la situación, el Oberstgruppenführer Hausser (el comandante del 7.º Ejército alemán) ordenó la intervención de la 116.ª División Panzer. Su comandante se negó a llevar a cabo el ataque, alegando que no podía asumir aquel riesgo, y fue destituido en el acto, aunque su ataque difícilmente habría cambiado el resultado de la operación.

A mediodía, el levantamiento de la niebla matutina y la aparición de la aviación aliada sentenciaron el contraataque alemán. Los 300 cazas prometidos por la Luftwaffe no llegaron jamás, y los que partieron de sus aeródomos fueron derribados cerca de sus bases en París. Mientras, en Mortain, las columnas de panzers fueron castigadas por los bombarderos americanos y los cazabombarderos Typhoon de la RAF, cuyas salvas de cohetes eran muy efectivas contra el blindaje de los vehículos acorazados. Al acabar la jornada, los comandantes alemanes sobre el terreno se preguntaban si debían detener la ofensiva o si debían continuar hasta ser aniquilados.

El fracaso de la operación Lüttich ofreció a los aliados una oportunidad única para avanzar

Las órdenes de Hitler eran claras en este sentido: «Ordeno que prosiga el ataque con audacia y temeridad, hasta el mar, sin reparar en riesgos», le comunicó a Von Kluge desde su cuartel general en Prusia Oriental. Estaba convencido de que la reanudación del contraataque lograría «acentuar el colapso del frente aliado en Normandía». Para ello confirió al general Eberbach, que había dirigido la defensa de Caen, el mando del llamado Grupo Panzer Eberbach, que debía formarse con divisiones del 5.º Ejército Panzer (que pasaba ahora al mando del general Sepp Dietrich). Poco le importaba a Hitler que esas unidades ya estuvieran comprometidas en otras partes del frente. Aquel descabellado ataque, planeado para el 9 de agosto, fue cancelado tres días después. Por entonces, Von Kluge tenía en ciernes una situación mucho más catastrófica que el hundimiento de su flanco izquierdo en Avranches.

LA BOLSA DE FALAISE

Mientras los estadounidenses resistían el contraataque alemán en Mortain, Montgomery lanzó al 1.er Ejército canadiense en un nuevo y masivo ataque hacia el sur —la operación Totalize— con la intención de capturar Falaise. El fracaso de la operación Lüttich había dejado a la mayor parte de las fuerzas alemanas en Normandía concentradas en el oeste, abriendo así una oportunidad que, según dijo Bradley, «se presenta no más de una vez por siglo»: si los canadienses presionaban desde el norte y los norteamericanos atacaban desde el sur, el grueso de las fuerzas del Grupo de Ejércitos B de Von Kluge quedaría completamente cercado.

El 8 de agosto, tras consultar con Eisenhower y Montgomery, Bradley ordenó a Patton que trasladase a varias de sus divisiones al mando del general Haislip desde Le Mans en dirección norte hacia Alençon,

formando el brazo de una pinza que debía cerrarse al confluir con los canadienses en Argentan.

Estos últimos hicieron todo lo posible para cerrar el círculo, atacando desde Caen con su operación Totalize, que comenzó el 7 de agosto con el avance de cuatro divisiones acorazadas canadienses y una división acorazada polaca a lo largo de la carretera de Caen a Falaise. Pero, pese a su considerable superioridad numérica, y al apoyo de 500 bombarderos Flying Fortress, las tropas, que eran inexpertas, fueron detenidas el 11 de agosto a escasos 15 kilómetros de su objetivo, Falaise, por los defensores alemanes, apresuradamente reforzados con la división SS Hitlerjugend. El episodio más reseñable fue la batalla de tanques de Saint-Aignan, que puso fin a la fulgurante carrera de Michael Wittmann, el as de carros que el mes anterior había detenido el avance aliado hacia Caen destruyendo una columna británica en Villers-Bocage. Ahora su Tiger I cayó ante las salvas coordinadas de cinco Sherman.

Al día siguiente, con las tropas estadounidenses ya en Alençon, Hitler desplazó al Grupo Panzer Eberbach para realizar una incursión sobre aquella ciudad. Pero tal contraataque era irrealizable. Las divisiones de Eberbach habían sufrido el hostigamiento de la aviación aliada, y entre todas apenas sumaban 70 carros. Algunas unidades habían sido aniquiladas, como la 9.ª División Panzer, que contaba con no más de 12 tanques y 260 hombres. En estas circunstancias, y con las reservas de combustible y munición al límite, Eberbach decidió pasar de los planes ofensivos a los defensivos. Esto hizo que cuando las tropas de Haislip alcanzaron Argentan el 13 de agosto se topasen con una línea sólidamente defendida.

El 14 de agosto, resuelto a dar un último empujón hacia Falaise, Montgomery reanudó la ofensiva del 1.er Ejército canadiense. La nueva operación, llamada Tractable, comenzó con un devastador bombardeo aéreo: más de 4.000 toneladas de bombas fueron lanzadas sobre las posiciones alemanas a lo largo del frente. Cuando las columnas acorazadas se lanzaron al ataque se encontraron con un adversario que había perdido la capacidad de resistir, lo que les permitió capturar Falaise el 16 de agosto. El frente había adoptado una forma de herradura, en la que la única vía de escape era el estrecho corredor de 20 kilómetros entre Falaise y Argentan.

Pero la indecisión de los mandos aliados impidió asestar el golpe definitivo para cerrar la bolsa, en lo que fue uno de los momentos más controvertidos de la campaña. Ante la concentración de las fuerzas panzer en las inmediaciones de Argentan, Montgomery con-

OPERACIÓN DRAGOON

LA INVASIÓN DEL SUR DE FRANCIA

El 15 de agosto, los aliados abrieron un segundo frente en Europa occidental con la invasión del sur de Francia. La operación, principalmente franco-estadounidense, permitió a los franceses **participar en su propia liberación** con el recién reorganizado 1.er Ejército francés, formado en su mayoría por tropas coloniales. Tras un exitoso desembarco que apenas contó con oposición (los aliados sufrieron **395 bajas**), las fuerzas francesas avanzaron a lo largo de la costa en dirección a los puertos de Tolón y Marsella, que cayeron el 28 de agosto. Mientras, el 7.º Ejército estadounidense avanzó hacia el interior, y, tras rechazar un contraataque de la 11.ª División Panzer en las cercanías de Lyon, siguió hacia el nordeste en persecución de las tropas del 19.º Ejército alemán, que retrocedía **hacia la frontera alemana**. La operación acabó a mediados de septiembre, cuando las fuerzas estadounidenses enlazaron con el 3.er Ejército de Patton. En menos de un mes, los alemanes habían sido arrojados del valle del Ródano y perdido un tercio de sus fuerzas en el sur de Francia. Eisenhower podía contar con **otras diez divisiones** aliadas –la fuerza de invasión– para asaltar la Línea Sigfrido en otoño.

sideró que sería más fácil para los canadienses cerrar la bolsa desde el norte que para los norteamericanos hacerlo desde el sur. Sin embargo, los canadienses se vieron empantanados en Falaise y la resistencia alemana frustró la esperanza en un gran avance. En ese momento, Bradley pudo haber presionado con sus fuerzas para intentar sobrepasar Argentan, pero rechazó la solicitud de Patton, que le pedía precisamente eso. Antes de tomar una decisión buscó recibir la autorización de Montgomery para adentrarse en el sector asignado al 21.º Grupo de Ejércitos, comandado por el general británico. Al no recibir respuesta, mandó a Patton que dividiera las fuerzas de Haislip en Argentan, dejando allí las unidades mínimas necesarias para rechazar cualquier ataque enemigo y marchar con el resto hacia el Sena.

El 15 de agosto, Hitler se despertó con la noticia del desembarco aliado en el sur de Francia (la operación Dragoon) y con las desagradables noticias de la

GETTY IMAGES

OPERACIÓN DRAGOON
Vista de un puerto italiano no especificado en agosto de 1944, con una flotilla de tanques y barcos de desembarco (LST) lista para para lanzar el asalto sobre Provenza, en la Francia ocupada por los nazis.

US 1020
US 995

GETTY IMAGES

CAMPO DE PRISIONEROS de Nonant-le-Pin, repleto de soldados alemanes capturados en la bolsa de Falaise.

GETTY IMAGES

COMBATIENTES de la 1.ª División Acorazada Polaca enlazan con las tropas de EE. UU. cerca de Argentan.

situación en Normandía, que empeoraba por momentos; no es extraño que llegara a considerar aquel día como el peor de su vida. No obstante, aún estaba más preocupado por la falta de noticias de Von Kluge, que había desaparecido esa misma mañana al adentrarse en la bolsa para conferenciar con sus generales. El día anterior, el Führer había recibido la confirmación de que Von Kluge había participado en el complot que el 20 de julio casi había acabado con su vida, cuando el coronel Von Stauffenberg había depositado un maletín con una bomba bajo la mesa donde Hitler estaba reunido con diversos oficiales en la Guarida del Lobo (el nombre en clave de su cuartel general en Prusia Oriental).

El atentado no hizo más que reavivar la paranoia de Hitler acerca de la deslealtad y la traición del Estado Mayor. Ahora estaba convencido de que Von Kluge se había puesto en contacto con los aliados para rendirse. Cuando el mariscal de campo reapareció, después de pasar el día resguardado en una zanja bajo los ataques de la aviación enemiga, ya no podría hacer nada para evitar su destitución. Al día siguiente, el 16 de agosto, sin contar con la autorización de Hitler, Von Kluge ordenó la retirada de sus fuerzas, en el que sería su último acto como comandante en jefe. En su camino de regreso a Berlín, donde presumiblemente lo esperaba la Gestapo, se quitó la vida ingiriendo pastillas de cianuro. Fue sustituido por el mariscal de campo Walter Model, un leal nacionalsocialista al que apodaban el «apagafuegos de Hitler» por su habilidad para actuar en los frentes más difíciles.

La interceptación por los criptógrafos británicos de la autorización para iniciar la retirada provocó la inmediata reacción de Bradley y Montgomery, que ahora consideraron oportuno cerrar la bolsa «a toda costa y con la mayor rapidez posible», antes de que los alemanes completaran su huida hacia el este. Sin embargo, para asegurar una mayor firmeza del cerco, el punto de unión entre anglocanadienses y estadounidenses se situó más allá de la línea Falaise-Argentan, entre las poblaciones de Trun y Chambois. Por su parte Model, que llegó a Francia el 17 de agosto, puso en marcha inmediatamente la retirada del 7.º Ejército, mientras el 5.º Ejército Panzer de Dietrich y el Grupo Panzer de Eberbach intentaban mantener abierta la bolsa mediante costosos contraataques contra las puntas de lanza de los ejércitos aliados.

A un oficial alemán la situación de la bolsa de Falaise le recordó la retirada napoleónica de Rusia

Dentro de la bolsa, las fuerzas alemanas fueron sometidas al constante e intenso fuego de la artillería aliada y a los bombardeos aéreos. El panorama era desolador, con carreteras bloqueadas por vehículos humeantes, tanques abandonados por falta de combustible y tropas hambrientas y exhaustas que apenas conseguían mantener la disciplina y la unidad. Los cadáveres de caballos y soldados plagaban los campos y caminos, descomponiéndose bajo el implacable sol de agosto. Un oficial alemán describió lo que veía como una escena de «aspecto napoleónico», sin duda pensando en la caótica retirada de Rusia de 1812. Tan solo la noche traía alguna esperanza, por ser el momento en que los alemanes aprovechaban para huir por las dos únicas vías posibles: a través del río Dives o por una brecha en los alrededores de Chambois que se cerraba inexorablemente.

El 19 de agosto, la bolsa se estrechó todavía más cuando el 1.er Ejército canandiense ocupó Trun; algunas de sus unidades incluso alcanzaron Chambois, donde se encontraron con los estadounidenses que llegaban en ese momento. La brecha quedó prácticamente cerrada cuando la 1.ª División Acorazada polaca capturó la estratégica colina 262, Monte Ormel, que dominaba el paso Trun-Chambois. Los polacos resistieron los desesperados ataques de los alemanes, y cuando el 21 de agosto llegaron los refuerzos canadienses, la bolsa quedó sellada definitivamente.

GETTY IMAGES

LA VICTORIA
Miembros de la Resistencia, gendarmes y soldados escoltan a prisioneros alemanes en París el 25 de agosto; al fondo se ve la Ópera.

Ese mismo día, Montgomery emitió una declaración en la que aseguraba que la victoria había sido «definitiva, completa y decisiva». Se calcula que unos 20.000 alemanes lograron escapar —la artillería y los carros se perdieron prácticamente en su totalidad—, otros 50.000 cayeron prisioneros y alrededor de 10.000 murieron. En algunos puntos, como los puentes sobre el río Dives o los caminos en las cercanías del Monte Ormel, el nivel de devastación y muerte era aterrador.

PARÍS, LIBERADA

Entre tanto, el 3.er Ejército de Patton continuaba su empuje hacia el este. Durante la noche del 19 de agosto, bajo una lluvia torrencial, sus divisiones de vanguardia lograron cruzar el Sena, y al día siguiente ya habían establecido una firme cabeza de puente en la orilla oriental. Algunas unidades tomaron incluso el cuartel general del Grupo de Ejércitos B en La Roche-Guyon. El 25 de agosto, los cuatro ejércitos aliados (el 1.er y 3.er ejércitos de EE. UU. el 2.º Ejército británico y el 1.er Ejército canadiense) ya habían alcanzado el río, y su posición quedó asegurada ese mismo día, cuando la 2.ª División Acorazada francesa del general Leclerc entró en París. Era el Día D+81, nueve días antes de lo que preveía la planificación inicial de Overlord. La batalla por Normandía había terminado y Francia había sido liberada. En apenas tres meses, los aliados habían asestado un golpe definitivo al ejército alemán en el oeste, que se encontraba en completa retirada. En septiembre, los aliados alcanzaron la frontera alemana, y a finales de año se encontraban en posición de cruzar el Rin y acometer la ofensiva final contra el Tercer Reich.

Para saber más

ENSAYO

Seis ejércitos en Normandía
John Keegan. Booket, Barcelona, 2014.

Overlord.
El Día D y la batalla de Normandía
Max Hastings. La Esfera de los Libros, Madrid, 2021.

El Día D. La batalla de Normandía
Antony Beevor. Crítica, Barcelona, 2022.

Normandía 1944.
El Día D y la batalla por Francia
James Holland. Ático de los Libros, Barcelona, 2022.

SOLDADOS ESTADOUNIDENSES SE DISPONEN A DESEMBARCAR EN NORMANDÍA.

FOTO: GETTY IMAGES

HISTORIA NATIONAL GEOGRAPHIC

HISTORIA NATIONAL GEOGRAPHIC DOSSIERS

Director JOSEP MARIA CASALS

Director de arte IÑAKI DE LA FUENTE
Jefe de redacción JESÚS VILLANUEVA
Editora de fotografía MERITXELL CASANOVAS
Redactores CARME MAYANS, ÀLEX SALA, FRANCESC CERVERA
Maquetación MARTA CANTOS
Diseño de cubierta VERÓNICA MARCARIAN
Tratamiento de la imagen JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ
Secretaria de redacción MARTA CUADRAS
Subdirectora del área National Geographic MÒNICA ARTIGAS
Director web: OLIVER TAPIA

REDACCIÓN
Diagonal, 189 08018 Barcelona (España). Tel. 934 15 73 74

EDICIÓN ESPECIAL
Texto CARLOS FERNÁNDEZ ZOFÍO
Maquetación VERÓNICA MARCARIAN
Cartografía NATIONAL GEOGRAPHIC MAPS

2024 © RBA Revistas, S.L.

Asesores de diseño: FERICHE BLACK

RBA PUBLIVENTAS

CEO ENRIQUE BLANC
Directora General ARIADNA HERNÁNDEZ FOX
Director de Negocio Digital SERAFÍN GONZÁLEZ
Subdirector de Estrategia Comercial Digital IVÁN LORENTE
Soluciones de Implementación de Publicidad Digital ALICIA CORTÉS

MADRID
Directora Comercial Mª LUZ MAÑAS
Subdirectora de Publicidad BEGOÑA LLORENTE
Subdirector de Publicidad ADRIÁN GARCIA DE MANUEL
Coordinadora de Publicidad YOLANDA TRIGUEROS
c/ Agustín de Foxá 29 28036 Madrid (España)
Tel. 915 10 66 00

BARCELONA Y LEVANTE
Directora Comercial ANA GEA
Directora de Publicidad Levante PALOMA CAMPOS
Directora de Publicidad MÓNICA MONGE
Coordinadora de Publicidad GEMMA REYES
Diagonal, 189 08018 Barcelona (España)
Tel. 934 15 73 74

ATENCIÓN AL LECTOR Y SUSCRIPTOR:
Teléfono: 910 92 01 29
suscripciones@rba.es

Distribución: LOGISTA PUBLICACIONES
Impresión-Encuadernación: ROTIMPRES, S.A.
Depósito legal: B-6241-2012
ISSN: 2604-2045
Distribución en Argentina: **BRIHET E HIJOS, S.A.**
Printed in Spain - Impreso en España. Edición 10/2024
Distribución en México: **INTERMEX**

NATIONAL GEOGRAPHIC y Yellow Border Design son marcas comerciales de National Geographic Society, utilizadas bajo licencia.

© RBA REVISTAS, S.L. 2024

Reservados todos los derechos. Queda prohibida la reproducción, almacenamiento en cualquier medio o soporte, distribución, comercialización y comunicación pública de la presente publicación, su transformación total o parcial, así como la de sus textos, dibujos, fotografías, portada, marca y cualquier contenido. La prohibición alcanza también a cualquier uso de los contenidos relativos a la denominada inteligencia artificial. Tampoco se pueden utilizar para recopilaciones, reseñas, revistas de prensa o citas, sin la autorización expresa y por escrito de la titularidad de la revista.

La infracción de cualquier derecho sobre la presente publicación, titularidad de RBA REVISTAS, S.L., será perseguida siguiendo las leyes aplicables y se exigirá a los infractores la imposición de las sanciones civiles y/o penales establecidos en la normativa vigente, y las indemnizaciones que correspondan.

Envíanos tus cartas o comentarios a historiang@rba.es

Síguenos en Twitter en @HistoriaNG

Hazte fan en Facebook: facebook.com/HistoriaNationalGeographic

Síguenos en Instagram en @historiang

Más información en la web: historia.nationalgeographic.com.es

RBA REVISTAS
Licenciataria de NATIONAL GEOGRAPHIC PARTNERS, LLC.

PRESIDENTE RICARDO RODRIGO
EDITORA ANA RODRIGO
DIRECTOR GENERAL CORPORATIVO JOAN BORRELL
DIRECTORA GENERAL AUREA DIAZ

DIRECTORA DE MARKETING BERTA CASTELLET
DIRECTORA CREATIVA JORDINA SALVANY
DIRECTORA EDITORIAL SUSANA GÓMEZ MARCULETA
DIRECTOR GENERAL DE OPERACIONES JOSEP OYA
DIRECTOR DE PRODUCCIÓN RAMON FORTUNY

Difusión controlada por

NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY
"Despertando el interés por explorar y proteger el planeta'

NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY es una institución científica y educativa sin fines lucrativos fundada en Washington, D.C., en 1888 y comprometida con la exploración y preservación del planeta

CHIEF EXECUTIVE OFFICER DR. JILL TIEFENTHALER
SENIOR MANAGEMENT
President and Chief Operating Officer: MICHAEL L. ULICA
Chief Diversity, Equity, and Inclusion Officer: SHANNON P. BARTLETT
Chief Communications, Maeketing & Brand Officer: CRYSTAL BROWN
Chief Human Resources Officer: MARA DELL
Chief Science and Innovation Officer: IAN MILLER
Chief Explorer Engagement Officer: ALEX MOEN
Chief Advancement Officer: KARA RAMIREZ MULLINS
Chief Legal Officer: SUMEET SEAM
Chief Technology & Information Officer: JASON SOUTHERN
Chief of Staff & Program Alignment: KIM WALDRON
Chief Storytelling Officer: KAITLIN YARNALL
Chief Financial Officer: ROB YOUNG

BOARD OF TRUSTEES
Chairman: JEAN M. CASE
Vice Chairman: KATHERINE BRADLEY
BRENDAN P. BECHTEL, AFSANEH BESCHLOSS, ÁNGEL CABRERA, ELIZABETH COMSTOCK, JOSEPH M. DESIMONE, ALEXANDRA GROSVENOR ELLER, PAULA KAHUMBU, DEBORAH LEHR, CLAUDIA MADRAZO, KEVIN J. MARONI, STRIVE MASIYIWA, DINA POWELL MCCORMICK, MARK C. MOORE, GEORGE MUÑOZ, NANCY E. PFUND, FREDERICK J. RYAN, JR., RAJIV SHAH, ELLEN R. STOFAN, JILL TIEFENTHALER, ANTHONY A. WILLIAMS

EXPLORERS-IN-RESIDENCE
LEE R. BERGER, ENRIC SALA

EXPLORERS-AT-LARGE
SHAHIDUL ALAM, ROBERT BALLARD, JAMES CAMERON, SYLVIA EARLE, J. MICHAEL FAY, BEVERLY JOUBERT, DERECK JOUBERT, LOUISE LEAKEY, MEAVE LEAKEY, MAYA LIN, RODRIGO MEDELLIN

NATIONAL GEOGRAPHIC PARTNERS

BOARD OF DIRECTORS
REBECCA CAMPBELL, JEAN M. CASE, JOSHUA W D'AMARO, ROBERT H. LANGER, KEVIN J. MARONI, DEBRA M O'CONNELL, FREDERICK J. RYAN, JR., JILL TIEFENTHALER, MICHAEL L. ULICA

NATIONAL GEOGRAPHIC MEDIA EPV & GENERAL MANAGER

DAVID MILLER

SENIOR MANAGEMENT
VP, Integrated Planning & Operations: MARCELO GALDIERI
VP, Growth Strategy & Business Development: JULIANNE GALVIN
SVP & Editor in Chief: NATHAN LUMP
Director, Print Operations: JOHN MACKETHAN

INTERNATIONAL PUBLISHING
ALLISON BRADSHAW, ARIEL DEIACO-LOHR, KELLY HOOVER, DIANA JAKSIC, JENNIFER JONES, LEANNA LAKERAM, ROSSANA STELLA

HISTORIA

NATIONAL GEOGRAPHIC

10€ / PVP CANARIAS 10,15€
9 772604 204504 00033